



GUBERNUR KALIMANTAN TENGAH
PERATURAN GUBERNUR KALIMANTAN TENGAH
NOMOR 33 TAHUN 2023
TENTANG

RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH TAHUN 2023-2027

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
GUBERNUR KALIMANTAN TENGAH,

- Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tahun 2023 - 2027;
- Mengingat : 1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444);
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang - undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);

5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2023 tentang Provinsi Kalimantan Tengah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6870);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
8. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan;
10. Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Nomor 4 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2005–2025 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2010 Nomor 4, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Nomor 34);
11. Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Nomor 6 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2021-2026 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2021 Nomor 6, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Nomor 102);

Menetapkan: PERATURAN GUBERNUR TENTANG RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN PROVINSI KALIMANTAN TENGAH TAHUN 2023-2027.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal I

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan:

1. Daerah adalah Provinsi Kalimantan Tengah.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin

pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

3. Gubernur adalah Gubernur Kalimantan Tengah.
4. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Gubernur dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah Provinsi.
5. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jaian, serta pengelolaannya.
6. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
7. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan jalan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
8. Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Provinsi adalah dokumen perencanaan KLLAJ Provinsi untuk periode 5 (lima) tahun.
9. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Manajemen KLLAJ adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ.
10. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
11. Penanggung Jawab Pokja Pilar adalah Perangkat Daerah/instansi yang bertanggungjawab mengoordinasikan perencanaan, pelaksanaan, pengendalian dan evaluasi RAK LLAJ.

Pasal 2

- (1) RAK LLAJ Provinsi ditetapkan untuk periode 5 (lima) tahun, untuk jangka waktu tahun 2023 sampai dengan tahun 2028.
- (2) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi acuan bagi Perangkat Daerah/instansi Provinsi dan pemerintah daerah Kabupaten/Kota dalam mensinergikan penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ.

Pasal 3

- (1) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 memuat:
 - a. Sasaran Pemerintah Daerah;
 - b. Arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ dan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga;
 - c. Kebutuhan regulasi daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Provinsi;
 - d. Rencana aksi dan target kinerja; dan
 - e. Rencana pendanaan.
- (2) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun berdasarkan:
 - a. RUNK LLAJ;
 - b. RAK LLAJ Kementerian/Lembaga; dan
 - c. Rencana Pembangunan Jangka Panjang dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Provinsi.
- (3) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

Pasal 4

- (1) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dijabarkan dalam Program dan Kegiatan KLLAJ.
- (2) Program dan Kegiatan KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 5 (lima) pilar yang meliputi:
 - a. pilar 1 (satu), yaitu sistem yang berkeselamatan;
 - b. pilar 2 (dua), yaitu jalan yang berkeselamatan;
 - c. pilar 3 (tiga), yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
 - d. pilar 4 (empat), yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
 - e. pilar 5 (lima), yaitu penanganan korban kecelakaan.
- (3) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ Pilar 1(satu) yaitu sistem yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan daerah selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 1 (satu).
- (4) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
 - a. penyusunan regulasi, harmonisasi peraturan dan sosialisasi RAK LLAJ Provinsi; dan
 - b. monitoring dan evaluasi penyelenggaraan KLLAJ.
- (5) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ Pilar 2(dua) yaitu jalan yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang

menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 2 (dua).

- (6) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
 - a. penanganan daerah rawan kecelakaan (geometri jalan, struktur jalan, dan normalisasi bagian jalan);
 - b. penguatan kapasitas SDM bagi penyelenggaraan jalan serta manajemen dan rekayasa lalu lintas; dan
 - c. pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan prasarana jalan.
- (7) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 3 (tiga).
- (8) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
 - a. penyelenggaraan sistem informasi pengujian kendaraan bermotor;
 - b. penguatan SDM dan peningkatan lembaga diklat penguji kendaraan bermotor;
 - c. peningkatan instrumen kendaraan untuk pembatasan kecepatan;
 - d. penyelenggaraan kepatuhan kelaikan kendaraan;
 - e. pengembangan sistem keselamatan LLAJ;
 - f. peningkatan fasilitas keselamatan jalan;
 - g. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di daerah rawan kecelakaan; dan
 - h. Forum LLAJ Provinsi.
- (9) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, dikoordinasikan oleh Kepolisian Daerah selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 4 (empat).
- (10) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
 - a. kampanye dan sosialisasi keselamatan LLAJ;
 - b. peningkatan kepatuhan pengguna jalan; dan
 - c. penegakan hukum terpadu.
- (11) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang

menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 5 (lima).

- (12) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (11) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
 - a. penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu;
 - b. promosi dan sosialisasi penanganan kecelakaan;
 - c. rehabilitasi paska kecelakaan; dan
 - d. monitoring dan evaluasi penanganan korban kecelakaan.

BAB II

RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 5

- (1) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud disusun dan dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah.
- (2) RAK LLAJ Provinsi berlaku paling lama 5 (lima) tahun dan dapat dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.

BAB III

PELAKSANAAN DAN PENGENDALIAN, SERTA EVALUASI DAN PELAPORAN

Pasal 6

RAK LLAJ Provinsi dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah dan sesuai tugas dan kewenangannya.

Pasal 7

- (1) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi dilaksanakan terkoordinasi oleh Penanggung Jawab Pokja Pilar dengan menggunakan manajemen KLLAJ.
- (2) Manajemen KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
 - b. pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
 - c. pemberian dukungan fungsi.
- (3) Badan usaha dan/atau masyarakat turut berpartisipasi dalam pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi.
- (4) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh Penanggung Jawab Pokja Pilar melalui Forum LLAJ.
- (5) Penanggung Jawab Pokja Pilar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat memprakarsai pelaksanaan pembahasan dalam Forum LLAJ.
- (6) Penanggung Jawab Pokja Pilar sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dapat mengikutsertakan pihak terkait dalam pelaksanaan pembahasan pada Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (7) Pengendalian RAK LLAJ Provinsi bertujuan untuk mewujudkan konsistensi antara program dan kegiatan KLLAJ yang tertuang

dalam RUNK LLAJ dengan pelaksanaan dan hasil RAK LLAJ, serta kesesuaian antara capaian RAK LLAJ dengan indikator kinerja yang telah ditetapkan.

- (8) Penanggung jawab pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi adalah Gubernur.
- (9) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi dilakukan melalui:
 - a. pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan;
 - b. pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor;
 - c. pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;
 - d. penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi/kabupaten/kota sesuai dengan kewenangannya;
 - e. penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas bermotor; dan
 - f. penanganan korban kecelakaan.

Pasal 8

- (1) Pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dilakukan evaluasi secara berkala setiap 3 (tiga) bulan, yang kemudian dikolaborasikan menjadi laporan tahunan pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh masing-masing Pokja Pilar melalui Forum LLAJ sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 ayat (4), ayat (5), dan ayat (6).
- (3) Dokumen RAK LLAJ Provinsi dilakukan evaluasi setiap tahun.
- (4) Evaluasi dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh masing-masing Penanggung Jawab Pokja Pilar.
- (5) Tim Pelaksana RAK LLAJ Provinsi menyusun laporan evaluasi tahunan RAK LLAJ Provinsi berdasarkan evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan evaluasi dokumen RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (4).
- (6) Laporan evaluasi tahunan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) untuk provinsi disampaikan kepada Gubernur, dan dibahas pada Forum LLAJ dalam rangka meminta masukan.
- (7) Gubernur menyampaikan hasil pembahasan laporan evaluasi RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (6) kepada Penanggung Jawab Pilar (Kementerian/Lembaga terkait), dan akan dibahas dalam Forum LLAJ Nasional.

BAB IV PENDANAAN

Pasal 9

Pendanaan penyelenggaraan RAK LLAJ bersumber dari:

- a. anggaran pendapatan dan belanja daerah; dan /atau
- b. sumber-sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB V
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 10

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah.

Ditetapkan di Palangka Raya
pada tanggal 29 September 2023
GUBERNUR KALIMANTAN TENGAH,

ttd

SUGIANTO SABRAN

Diundangkan di Palangka Raya
pada tanggal 29 September 2023

**SEKRETARIS DAERAH
PROVINSI KALIMANTAN TENGAH,**

ttd

NURYAKIN

BERITA DAERAH PROVINSI KALIMANTAN TENGAH TAHUN 2023 NOMOR 34

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,



MASKUR, S.H., M.H.

NIP. 19691025 199603 1 003

DOKUMEN RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

**PROVINSI KALIMANTAN TENGAH
TAHUN 2023 - 2027**



SUBDIREKTORAT PERHUBUNGAN

DIREKTORAT SINKRONISASI URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH II

DIREKTORAT JENDERAL BINA PEMBANGUNAN DAERAH

KEMENTERIAN DALAM NEGERI jdih.kalteng.go.id

TAHUN ANGGARAN 2022



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas terselesaikannya Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2023- 2027. Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) ini merupakan hasil keseluruhan pelaksanaan kegiatan yang telah selesai dilakukan dimana berisikan garis besar kegiatan antara lain latar belakang penyusunan, potret KLLAJ, sasaran, kebijakan, kebutuhan regulasi, kelembagaan KLLAJ, pelaksanaan pengendalian evaluasi dan pelaporan RAK LLAJ, Rencana Pendanaan RAK LLAJ, serta hal-hal yang berkaitan dengan upaya dan proses yang dilakukan dalam penyusunan RAK LLAJ, termasuk keterlibatan berbagai pihak.

Kegiatan ini merupakan dukungan yang diberikan oleh Pemerintah Pusat bagi Pemerintah Daerah sehubungan dengan diperlukannya Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi wilayah Provinsi.

Adapun kritik, saran dan masukan demi kesempurnaan isi maupun penyajian dokumen ini sangat diharapkan. Atas kerjasama yang baik dan keterlibatan berbagai pihak, kami ucapkan terima kasih.



DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
Daftar Tabel	iv
Daftar Gambar	v
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Maksud dan Tujuan	5
1.3. Ruang Lingkup	6
BAB II POTRET KLLAJ, SASARAN, KEBIJAKAN KEBUTUHAN REGULASI DAN KELEMBAGAAN KLLAJ	11
2.1. Potret Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	
2.1.1. Profil Wilayah	11
2.1.1.1 Kondisi Geografis	11
2.1.1.2 Data Kependudukan	15
2.1.2. Kondisi Prasarana Jaringan Jalan	17
2.1.3. Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor	23
2.1.4. Data Angkutan Umum	24
2.1.4.1 Data Pengujian Kendaraan Bermotor	25
2.1.5. Data Volume Lalu Lintas	26
2.1.6. Data Prasarana Keselamatan Jalan	27
2.1.7. Daerah Rawan Kecelakaan/Black spot	30
2.1.8. Data Kecelakaan Lalu Lintas	48
2.1.8.1 Berdasarkan Jenis Laka	49
2.1.8.2 Berdasarkan Status Jalan	55
2.1.8.3 Berdasarkan Objek Acuan	56
2.1.8.4 Berdasarkan Jenis dan Tipe Kendaraan	57
2.1.8.5 Berdasarkan Kondisi Awal Kendaraan	59
2.1.8.6 Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan	60
2.1.8.7 Berdasarkan Geometri Jalan	60
2.1.8.8 Berdasarkan Kondisi Cuaca	61
2.1.8.9 Berdasarkan Kondisi Cahaya	62
2.1.8.10 Berdasarkan Waktu Kejadian	62
2.1.8.11 Berdasarkan Penyebab Faktor Pengemudi	63
2.1.8.12 Berdasarkan Usia Pelaku dan Korban	65
2.1.8.13 Berdasarkan Profesi Pelaku dan Korban	67
2.1.8.14 Berdasarkan Pendidikan Pelakuk Korban	69
2.1.8.15 Berdasarkan Kepemilikan SIM Pelaku	70
2.1.8.16 Kerugian Material	71
2.1.8.17 Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Kota/Kabupaten	72
2.1.9. Pelanggaran Angkutan Barang	74
2.1.9.1 Data Pelaksanaan Pemeriksaan ODOL	74
2.1.9.2 Data Penertiban dan Pengawasan Angkutan	



Jalan	75
2.1.10 Data Fasilitas Pelayanan Kesehatan	76
2.1.11 Ketersediaan Tim dan Hotline Center 119	80
2.1.12. Realisasi Santunan dan Jumlah Korban Korban PT.Jasa Raharja	82
2.2. Permasalahan	83
2.2.1. Kecukupan Prasarana Jalan	83
2.2.2 Kecukupan Prasarana Keselamatan Lalu Lintas Jalan	83
2.2.3 Lokasi rawan kecelakaan (LRK)	83
2.2.4 Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas	83
2.2.5 Ketersediaan Tim dan <i>Hotline Center</i> 119	87
2.2.6 Kelembagaan KLLAJ	87
2.2.7 Ketersediaan SDM	88
2.2.8 Pendanaan	88
2.3. Tantangan	90
2.4. Sasaran	96
2.5. Arah Kebijakan	100
2.5.1 Kebijakan RAK LLAJ	100
2.5.1.1 Kebijakan Global dan Regional	100
2.5.1.2 Kebijakan RUNK LLAJ 2021-2040	103
2.5.1.3 Arah Kebijakan Daerah	113
2.5.2. Strategi	116
2.5.2.1 Strategi dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan	116
2.5.2.3 Strategi Teknis	117
2.5.3. Kegiatan Prioritas	120
2.6. Kebutuhan Regulasi dan Tatanan Kelembagaan	123
BAB III PELAKSANAAN, PENGENDALIAN, EVALUASI DAN PELAPORAN RAK LLAJ	130
3.1. Mekanisme Pelaksanaan dan Pengendalian	131
3.2. Mekanisme Evaluasi dan Pelaporan	135
BAB VI RENCANA PENDANAAN KLLAJ	
4.1. Sumber Pendanaan	138
4.2. Mekanisme Pendanaan	139
BAB V PENUTUP	150
LAMPIRAN	151
Tabel Program, Indikator Capaian Target Kinerja, dan Instansi Penanggungjawab di setiap tahun periode RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2003-2027	



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Data Wilayah Adiministrasi pada Kab/Kota	13
Tabel 2.2	Pertumbuhan Penduduk Kalimantan Tengah	15
Tabel 2.3	Target Kinerja bidang Jalan Renstra PUPR Prov.Kalteng 2022-2026	18
Tabel 2.4	Panjang Jalan Menurut Kewenangan Nasional, Propinsi dan Kab./Kota	18
Tabel 2.5	Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Permukaan	19
Tabel 2.6	Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Kondisi Jalan	20
Tabel 2.7	Panjang Jalan Menurut Tingkat Pemerintahan yang Berwenang dan Kondisi Jalan	21
Tabel 2.8	Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor	23
Tabel 2.9.	AKDP Propinsi Kalimantan Tengah	24
Tabel 2.10	Trayek AKDP Propinsi Kalimantan Tengah	25
Tabel 2.11	Status Akreditasi Upubkb Di Provinsi Kalimantan Tengah	26
Tabel 2.12	Data Volume Lalu lintas	26
Tabel 2.13	Rekapitulasi Fasilitas Keselamatan Jalan	28
Tabel 2.14	Pemasangan fasilitas keselamatan Jalan Tahun 2020 dan Tahun 2021	29
Tabel 2.15	Rekap Fasiilitas Keselamatan s. Tahun 2021	29
Tabel 2.16	Data Inventarisir Lokasi LRK, Potensi LRK, dan RISK dan Hazard pada jalan Propinsi	30
Tabel 2.17	Rekap Data Inventarisir Lokasi LRK, Potensi LRK, dan RISK dan Hazard pada jalan Nasional	30
Tabel 2.18	Data Inventarisir Lokasi LRK, Potensi LRK, dan RISK dan Hazard pada jalan Nasional	33
Tabel 2.19	Angka Kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021	48
Tabel 2.20	Data Kecelakaan berdasarkan Jenis Laka	49
Tabel 2,21	Data Kecelakaan Tunggal	50
Tabel 2.22	Data Kecelakaan Lalu Lintas Menonjol	52
Tabel 2.23	Data Kecelakaan Lalu Lintas Tabrak Lari	53
Tabel 2.24	Data Kecelakaan Lalu Lintas Tabrak Beruntun	54
Tabel 2.25	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Status Jalan	55
Tabel 2.26	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Objek Acuan	56
Tabel 2.27	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kendaraan	57
Tabel 2.28	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tipe Kendaraan	58
Tabel 2.29	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Awal Kendaraan	59



Tabel 2.30	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan	60
Tabel 2.31	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Geometri Jalan	61
Tabel 2.32	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Cuaca	61
Tabel 2.33	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Cahaya	62
Tabel 2.34	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Waktu Kejadian	63
Tabel 2.35	Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Perilaku Pengemudi	64
Tabel 2.36	Data Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia	65
Tabel 2.37	Data Kecelakaan berdasarkan Usia	66
Tabel 2.38	Data Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Profesi	67
Tabel 2.39	Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Pendidikan	69
Tabel 2.40	Data Pelaku Kecelakaan berdasarkan Kepemilikan SIM	70
Tabel 2.41	Tabel Kerugian Materi Akibat Kecelakaan Lalu Lintas	72
Tabel 2.42	Kejadian Keceakaan Berasarkan Kota/Kabupaten	73
Tabel 2.43	Pelaksanaan Penegakan Hukum Gabungan TA.2021	74
Tabel 2.44	Pelaksanaan Penegakan Hukum Gabungan TA.2022	74
Tabel 2.45	Penertiban dan Pengawaasan Angkutan Jalan	75
Tabel 2.46	Penertiban dan Pengawaasan Angkutan Jalan	75
Tabel 2.47	Data Fasilitas Pelayanan Kesehatan	76
Tabel 2.48	Data Ketersediaan SOP Penanganan Korban Kecelakaan LLAJ Pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan	77
Tabel 2.49	Program Pemeriksaan Kondisi Pengemudi pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan (Puskesmas dan Rumah Sakit)	78
Tabel 2.50	Data Ketersediaan Hotline Center 119	80
Tabel 2.51	Realisasi Santunan dan Bantuan dari PT. Jasa Raharja	82
Tabel 2.52	Tantangan	90
Tabel 2.53	Target Indeks Fatalitas Nasional RUNK LLAJ	97
Tabel 2.54	Target Penurunan Indeks Fatalitas Provinsi	97
Tabel 2.55	Sasaran dan Target RAKLLAJ Provinsi	98
Tabel 2.56	Sasaran dan Indikator Setiap Pilar Keselamatan dalam RUNK LLAJ	106



Tabel 2.58 Tujuan, Sasaran dan Strategi Kebijakan RAK LLAJ	118
Tabel 2.59 Fungsi Peran Kelembagaan RAK LLAJ Provinsi	126
Tabel 3.1 Tahapan Pelaksanaan dan Pengendalian RAK LLAJ yang dilakukan oleh setiap tim pelaksana RAK LLAJ dan pokja pilar.	130
Tabel 4.1 Pemanfaatan sumber pendanaan program KLLAJ Provinsi	138
Tabel 4.2 Rencana Pendanaan Masing-masing Pokja Pilar	140
Tabel 4.3 Matrik Penganggaran Program Penyelenggaraan Keselamatan LLAJ Pokja Pilar mengacu kepada Kepmendagri 050-5889_Tahun2021 Kodefikasi dan Nomenklatur Daerah	144



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Keterkaitan RAK LLAJ dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional	8
Gambar 1.2	Tujuan Sustainable Development Goals (SDGs)	9
Gambar 1.3	Target Kinerja KLLAJ Global	9
Gambar 2.1	Peta Administrasi Provinsi Kalimantan Tengah	12
Gambar 2.2	Grafik Jumlah Penduduk 2016-2020	16
Gambar 2.3	Peta Jaringan Jalan Provinsi Kalteng	22
Gambar 2.4	Grafik Jumlah Total Kendaraan Tahun 2017-2021	44
Gambar 2.5	Peta Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan	47
Gambar 2.6	Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017-2021	48
Gambar 2.7	Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017-2021	49
Gambar 2.8	Grafik Kondisi Korban Kejadian Laka Tunggal	51
Gambar 2.9	Grafik Kerugian Materi Kejadian Laka Tunggal Tahun 2017-2021	51
Gambar 2.10	Grafik Kondisi Korban Kejadian Kecelakaan Menonjol Tahun 2017-2021	52
Gambar 2.11	Grafik Kerugian Materi Kejadian Laka JOL Tahun 2019-2021	52
Gambar 2.12	Grafik Kondisi Korban Tabrak Lari	53
Gambar 2.13	Grafik Kerugian Materi Akibat Tabrak Lari	53
Gambar 2.14	Grafik Kondisi Korban Tabrak Beruntun Tahun 2018-2021	54
Gambar 2.15	Grafik Kerugian Materi Akibat Tabrak Beruntun Tahun 2018-2021	55
Gambar 2.16	Grafik Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Status Jalan Tahun 2017-2021	56
Gambar 2.17	Grafik Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Jenis Kendaraan tahun 2017-2020	58
Gambar 2.18	Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Waktu Kejadian	63
Gambar 2.19	Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Faktor Pengemudi Tahun 2021	64
Gambar 2.20	Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Usia Pelaku Tahun 2018-2021	66
Gambar 2.21	Persentase Usia Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2021	67
Gambar 2.22	Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Profesi Tahun 2018-2021	68
Gambar 2.23	Data Pelaku Kecelakaan yang Memiliki SIM dan Tanpa SIM	71
Gambar 2.24	SIM Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018-2021	71



Gambar 2.25 Grafik Kerugian Materi Akibat Kecelakaan Lalu Lintas	72
Gambar 2.26 Grafik Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Kota/Kabupaten	73
Gambar 2.27 Grafik Persentase Jenis Pelanggaran Terhadap Kendaraan yang Ditindak	75
Gambar 2.28 Grafik Santunan Meninggal Dunia	82
Gambar 2.29 Grafik Santunan Luka-Luka	82
Gambar 2.32 Strategi RUNK LLAAJ 2021- 2024	104
Gambar 2.33 Kerangka Regulasi Rencana Keselamatan	124
Gambar 2.34 Diagram Venn Kelembagaan Penyelenggaraan RAK LLAJ di Daerah	129
Gambar 3.1 Alur Pelaksanaan, Pengendalian dan Evaluasi RUNK LLAJ dan RAK LLAJ	135
Gambar 3.2 Alur Informasi Evaluasi dan Pelaporan untuk RAK LLAJ Provinsi	136



BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Keamanan dan keselamatan merupakan salah satu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi. World Health Organization (WHO) mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan kontribusi yang besar terhadap jumlah kematian. Setiap tahun, setidaknya terdapat sekitar 1,35 juta jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, atau lebih dari 3.690 jiwa per harinya (Global Status Report on Road Safety, 2018).

Selain itu, PBB memperkirakan bahwa kecelakaan LLAJ akan menjadi penyebab kematian peringkat lima pada tahun 2030. Berdasarkan GSRRS tahun 2018 juga, Kecelakaan LLAJ adalah penyebab kematian peringkat satu bagi kelompok umur anak-anak dan remaja, serta sekitar 50% korban meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ adalah pengguna jalan yang rentan seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara sepeda motor. Di Indonesia, persoalan kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan setiap tahun cenderung semakin meningkat. Selain jumlah kejadian, tingkat fatalitas yang mengakibatkan korban materiil dan non materiil menjadi persoalan yang menuntut keseriusan dalam penyelenggaraan keselamatan jalan.

Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia, jumlah korban kecelakaan LLAJ pada periode tahun 2010 – 2020 berkisar antara 147.798 – 197.560 jiwa. Jumlah korban meninggal dunia berkisar antara 23.529 – 32.657 jiwa (berkisar antara 15,74% - 16,53% dari total korban). Pada tahun 2020 angka kematian mencapai 23.529 jiwa, atau setara dengan 3 (tiga) jiwa meninggal



dunia per jam. Dari karakteristik korban, hampir 80% korban meninggal dunia akibat kecelakaan berada pada rentang usia produktif yaitu usia 15-60 tahun. Hal ini tentu berdampak pada kerugian sosial ekonomi yang cukup tinggi baik secara makro pada sistem ekonomi nasional, maupun secara mikro di level perekonomian keluarga. Secara umum bahwa, tingkat kerugian ekonomi akibat kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan mencapai 2,9-3,1% dari total Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia setiap tahunnya.

Gambaran kondisi kecelakaan LLAJ tersebut mendorong perlunya pengarusutamaan KLLAJ sebagai prioritas Nasional dan segera ditindaklanjuti sifatnya nasional maupun untuk lingkup daerah. Laporan Asian Development Bank (ADB) atau Bank Pembangunan Asia menjelaskan bahwa salah satu kelemahan dari penyelenggaraan KLLAJ di Indonesia adalah belum berjalannya koordinasi dan pengelolaan KLLAJ.

Koordinasi merupakan kunci sukses bagi tercapainya KLLAJ khususnya untuk menyamakan arah dalam penyelenggaraan KLLAJ, mengingat bahwa penyelenggaraannya merupakan kerja bersama yang melibatkan banyak pihak dan unsur. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menegaskan bahwa Pemerintah dan Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pemerintah Provinsi perlu menyusun dan melaksanakan RAK LLAJ sebagai tindak lanjut pelaksanaan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ. Namun hingga Tahun 2021, amanat Peraturan Pemerintah tersebut belum terlaksana di daerah, hal itu karena berbagai permasalahan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah diantaranya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan belum menjadi isu strategis (pengarusutamaan) di daerah, keterbatasan SDM serta alokasi anggaran pada APBD Propinsi



untuk KLLAJ persentasenya masih minim yakni antara 0,7 sampai dengan 7.55 % dari total anggaran dalam RPJMD.

Sesuai dengan Visi Indonesia 2045, Rencana Jangka Panjang Nasional (RPJMN) 2005-2025, serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024, terdapat 2 (dua) agenda utama pembangunan yang memberikan arahan dalam menangani permasalahan KLLAJ, yaitu : (1) Meningkatkan SDM berkualitas dan berdaya saing; dan (2) Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Secara khusus pada RPJMN 2020-2024, Keamanan dan Keselamatan Transportasi merupakan salah satu kegiatan prioritas pada agenda “Memperkuat insfrastruktur untuk mendukung pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar/sebagai Prioritas Nasional, serta menetapkan sasaran utama penurunan indeks fatalitas kecelakaan LLAJ per 10.000 kendaraan sebesar 65% terhadap basis data tahun 2010.

Isu utama keselamatan transportasi jalan adalah masih tingginya tingkat fatalitas akibat kejadian kecelakaan, masih relative tingginya angka kematian serta korban luka berat akibat kecelakaan berdampak terhadap kerugian ekonomi yang besar dan berpotensi menurunkan tingkat kesejahteraan masyarakat. Persoalan sosial ekonomi keluarga merupakan dampak lanjutan yang ditimbulkan akibat kejadian kecelakaan, kenyataan bahwa banyak korban kecelakaan yang masih berusia produktif, pencari nafkah atau tulang punggung keluarga yang menjadi faktor penyebabnya.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh berbagai aspek, seperti persoalan kelaikan kendaraan, kondisi Prasarana Jalan, perilaku pengguna jalan, maupun kecepatan penanganan bagi korban kecelakaan. Koordinasi yang kurang optimal dari berbagai pemangku kepentingan menjadi kendala terwujudnya sistem lalu lintas jalan yang lebih berkeselamatan.



Penanganan yang masih konvensional serta kecenderungan sektoral dan belum terpadu mengakibatkan upaya penyelenggaraan keselamatan tidak berada dalam satu jalur pencapaian sasaran yang tunggal. Penyelenggaraan keselamatan LLAJ merupakan kerja banyak pihak dan membutuhkan koordinasi yang kuat dalam bentuk penanganan yang terkolaborasi. Sementara hingga saat ini hal tersebut dirasakan masih lemah dijalankan. Berkaca dari kondisi-kondisi tersebut yang sejatinya harus disikapi oleh Pemerintah Daerah secara lebih serius dan berkelanjutan. Penanganan keselamatan LLAJ di daerah sudah seharusnya menjadi salah satu arus pembangunan daerah dan dituangkan dalam dokumen perencanaan pembangunan daerah.

Sisi lain yang mendorong upaya urgen bagi penyelenggaraan keselamatan LLAJ di Daerah adalah amanat PP 37/2017 yang hingga saat ini belum dilaksanakan oleh sebagian besar Pemerintah Daerah. Saat ini telah disusun Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) Tahun 2021-2040 yang akan menjadi dasar acuan dalam penyusunan Rencana-Rencana Aksi Keselamatan di Daerah baik Provinsi maupun Kabupaten Kota. Amanat kedua payung peraturan di Daerah serta dilanjutkan dengan penetapan menjadi salah satu Peraturan Kepala Daerah, dalam hal RAK LLAJ Provinsi adalah dengan Peraturan Gubernur.

Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitas korban dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 sebanyak 3.487 Kejadian, Kejadian kecelakaan terbanyak ada pada Tahun 2018 yaitu sebanyak 964 kasus. Untuk korban meninggal dunia Tahun 2017-2021 sebanyak 1.395 korban, terbanyak ada pada tahun 2017 sebanyak 369 jiwa. (*Sumber : Kepolisian Daerah Provinsi Kalimantan Tengah 2022*).



Sedangkan untuk kerugian material akibat kecelakaan lalu lintas, PT. Jasa Raharja Wilayah Provinsi Kalimantan Tengah pada periode Tahun 2017-2021 telah merealisasikan santunan untuk korban meninggal dunia sebesar Rp.67.225.000.000,-, korban luka-luka sebesar Rp. 29.655.925.774,- jumlah total selama periode 2017-2021 sebesar Rp, 96.880.923.774,-.

Melihat data diatas kondisi tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah perlu mendapat perhatian dari semua pihak, sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas dan timbulnya korban jiwa.

Penyusunan dokumen Rencana Aksi Keselematan lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini merupakan upaya serius Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah dalam upaya menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan serta sebagai upaya kolaborasi semua pihak terkait dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Sebagai salah satu Provinsi yang menjadi penyangga Ibu Kota Negara (IKN), tentu Provinsi Kalimantan Tengah juga akan mendapatkan dampak positif berupa pergerakan berbagai sektor pembangunan dalam rangka mendukung pengembangan Ibu Kota Negara. Beberapa sektor yang perlu diperhatikan terkait dengan Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah sektor Transportasi, sektor Industri dan sektor Perdagangan, dimana dalam sektor-sektor tersebut terjadi mobilisasi sarana transportasi yang cukup tinggi sehingga perlu upaya bersama Pokja Pilar dalam mewujudkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.2. Maksud dan Tujuan

Maksud dari Penyusunan Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) adalah untuk memberikan pedoman bagi Pemerintah Provinsi dan pihak



terkait dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di tingkat Provinsi selama 5 tahun.

Tujuan umum dari Penyusunan Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) adalah Tersedianya pedoman Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memberikan arah kebijakan dalam penanganan peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan bagi Pemerintah Provinsi dan Pihak terkait.

Adapun tujuan khusus penyusunan RAK LLAJ Provinsi adalah sebagai berikut :

1. Terdapatnya sasaran atau target berkurangnya Indeks Fatalitas Kecelakaan LLAJ di Povinsi
2. Memberikan arahan prinsip dasar penyelenggaraan KLLAJ yang baik dan selaras dengan perencanaan pembangunan nasional dan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*);
3. Sebagai acuan dalam Penyusunan Dokumen RAK LLAJ Kab./ Kota
4. Memberikan acuan bagi pemangku kepentingan yang terlibat dalam penyelenggaraan KLLAJ.

1.3. Ruang Lingkup

a. Ruang lingkup Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :

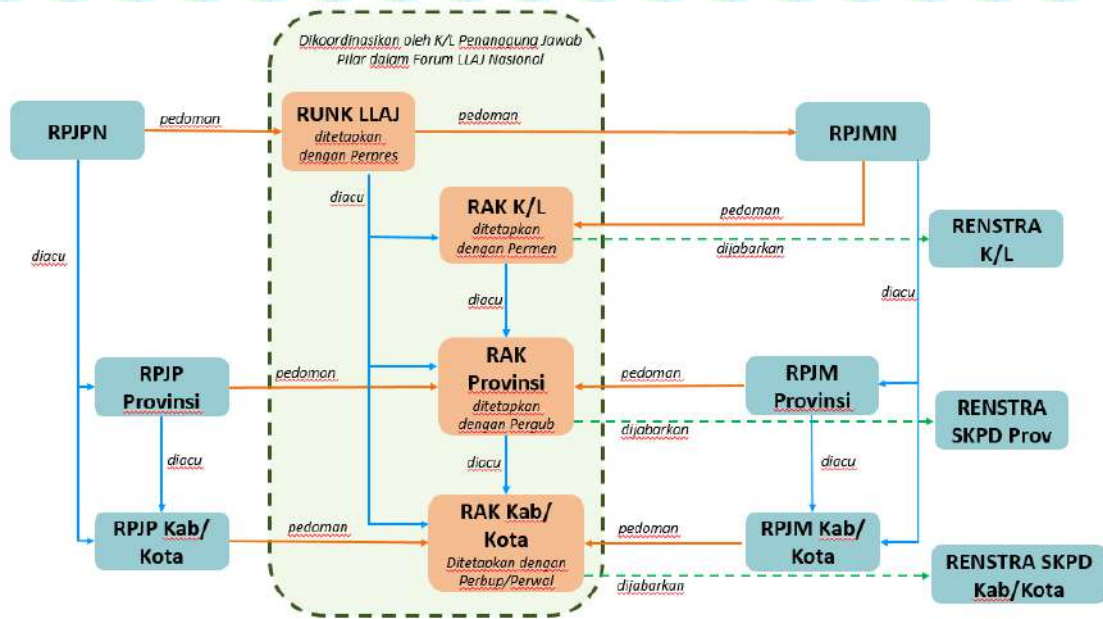
1. Profil wilayah, Potret KLLAJ, Sasaran dan arah kebijakan peningkatan keselamatan LLAJ di Provinsi Kalimantan Tengah.
2. Mekanisme Pelaksanaan, Pengendalian, Evaluasi dan Pelaporan program/kegiatan peningkatan keselamatan LLAJ di Provinsi Kalimantan Tengah.
3. Sumber dan mekanisme pendanaan peningkatan keselamatan LLAJ di Provinsi Kalimantan Tengah.



b. Keterkaitan antara RUNK LLAJ, RAK LLAJ dengan Sistem Perencanaan Pembangunan

Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disusun sesuai kebijakan pemerintah sebagai turunan dari RUNK LLAJ untuk menurunkan fatalitas serta indeks fatalitas kecelakaan LLAJ. Posisi RAK LLAJ memiliki kaitan erat dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Daerah. RUNK LLAJ sebagai dokumen perencanaan disusun sesuai dengan kebijakan yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). RUNK LLAJ merupakan dokumen perencanaan bagi seluruh pemangku kepentingan agar dapat merencanakan dan melaksanakan penanganan KLLAJ secara terkoordinir serta dijadikan pedoman dalam penyusunan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota yang berlaku selama 5 (lima) tahun.

Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian/Lembaga merupakan penjabaran rinci dalam pelaksanaan RUNK LLAJ berdasarkan masing-masing tugas dan fungsi Kementerian/Lembaga. RAK LLAJ Kementerian/Lembaga memuat sasaran, arah kebijakan, kebutuhan regulasi, rencana aksi, target kinerja serta rencana pendanaan dengan berpedoman pada RPJPN dan RPJMN serta telah dijabarkan dalam Rencana Strategis Kementerian/Lembaga (Renstra Kementerian/Lembaga). RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota memuat sasaran, arah kebijakan, kebutuhan regulasi, rencana aksi, target kinerja serta rencana pendanaan dengan berpedoman pada dokumen RPJP dan RPJM di wilayah tanggung jawab masing-masing. Keterkaitan RAK LLAJ dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional dan Daerah ditunjukkan sesuai Gambar 1.1.



Gambar 1.1 Keterkaitan RAK LLAJ dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

Dokumen RAK LLAJ merupakan instrumen perencanaan yang bersifat dinamis, sehingga memungkinkan terjadinya perubahan dalam periode tahunan untuk mengakomodasi dinamika lingkungan eksternal terkait perkembangan kebijakan dan regulasi nasional maupun internasional, perubahan prioritas dan kebijakan, serta tingkat pencapaian. RAK LLAJ merupakan kegiatan yang dilaksanakan baik langsung oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah maupun yang ditempuh dengan mendorong badan usaha dan partisipasi masyarakat.

c. Keterkaitan RAK LLAJ dengan SDGs/TPB

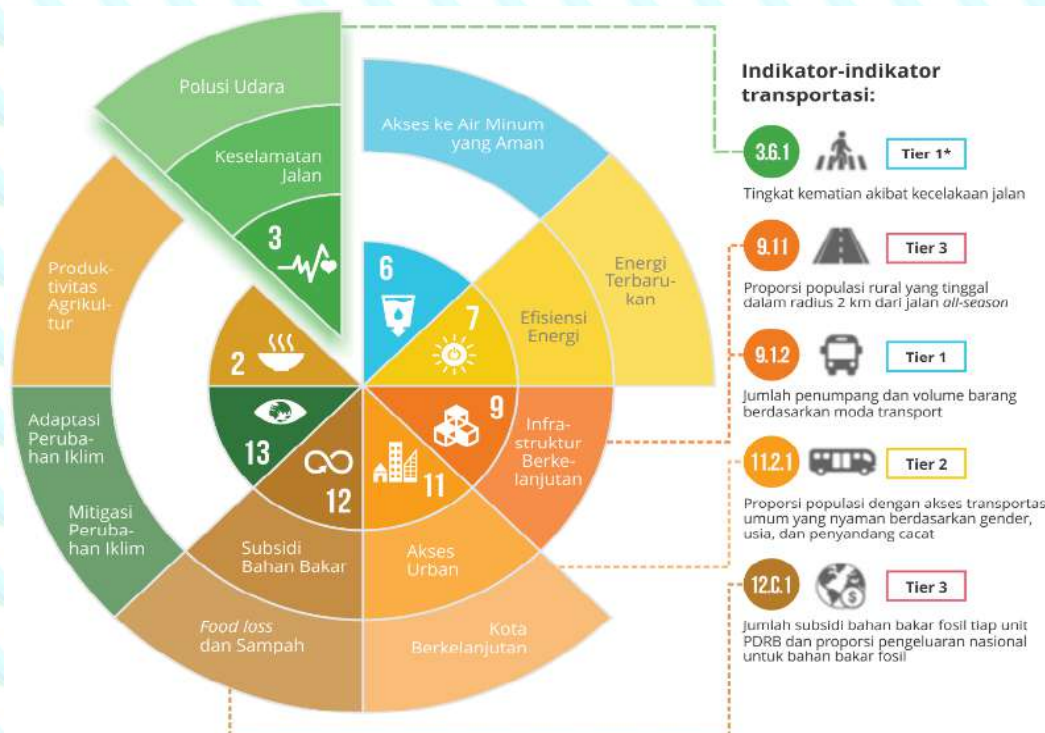
Tujuan Pembangunan Berkelanjutan/*Sustainable Development Goals* (TPB/SDGs) merupakan suatu rencana aksi global yang disepakati oleh para pemimpin dunia termasuk Indonesia untuk mengakhiri kemiskinan, mengurangi kesenjangan, dan melindungi lingkungan. TPB/SDGs berisi 17



(tujuh belas) Tujuan dan 169 (seratus enam puluh sembilan) Target yang diharapkan dapat dicapai pada tahun 2030.



Gambar 1.2 Tujuan Sustainable Development Goals (SDGs)



Gambar 1.3 Target SDGs Global Terkait Transportasi



Transportasi menjadi bagian dari kerangka kerja TPB/SDGs sebagai kontributor pembangunan berkelanjutan. Dalam tujuan ke-3 TPB/SDGs yaitu kesehatan yang baik dan kesejahteraan (*good health and well-being*), pada butir 3.6 menetapkan penurunan korban meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ tahun 2030 sebesar 50% dengan dasar hasil capaian Dekade Aksi Keselamatan pada tahun 2020. Agar KLLAJ selaras dengan TPB/SDGs terdapat 12 target yang harus dicapai.



Gambar 1.4 Target Kinerja KLLAJ Global

Keterkaitan dengan SDGs pada Tujuan ke 3 adalah menjamin “Kehidupan yang Sehat dan Meningkatkan Kesejahteraan Penduduk di Segala Usia” dengan salah satu targetnya adalah mengurangi angka kematian di lalu lintas per 100.000 penduduk. Berdasarkan hal tersebut maka keberadaan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ adalah salah satu upaya memenuhi target dalam SDGs.



BAB II

POTRET KLLAJ, SASARAN, KEBIJAKAN, KEBUTUHAN REGULASI DAN KELEMBAGAAN KLLAJ

2.1 Potret Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ)

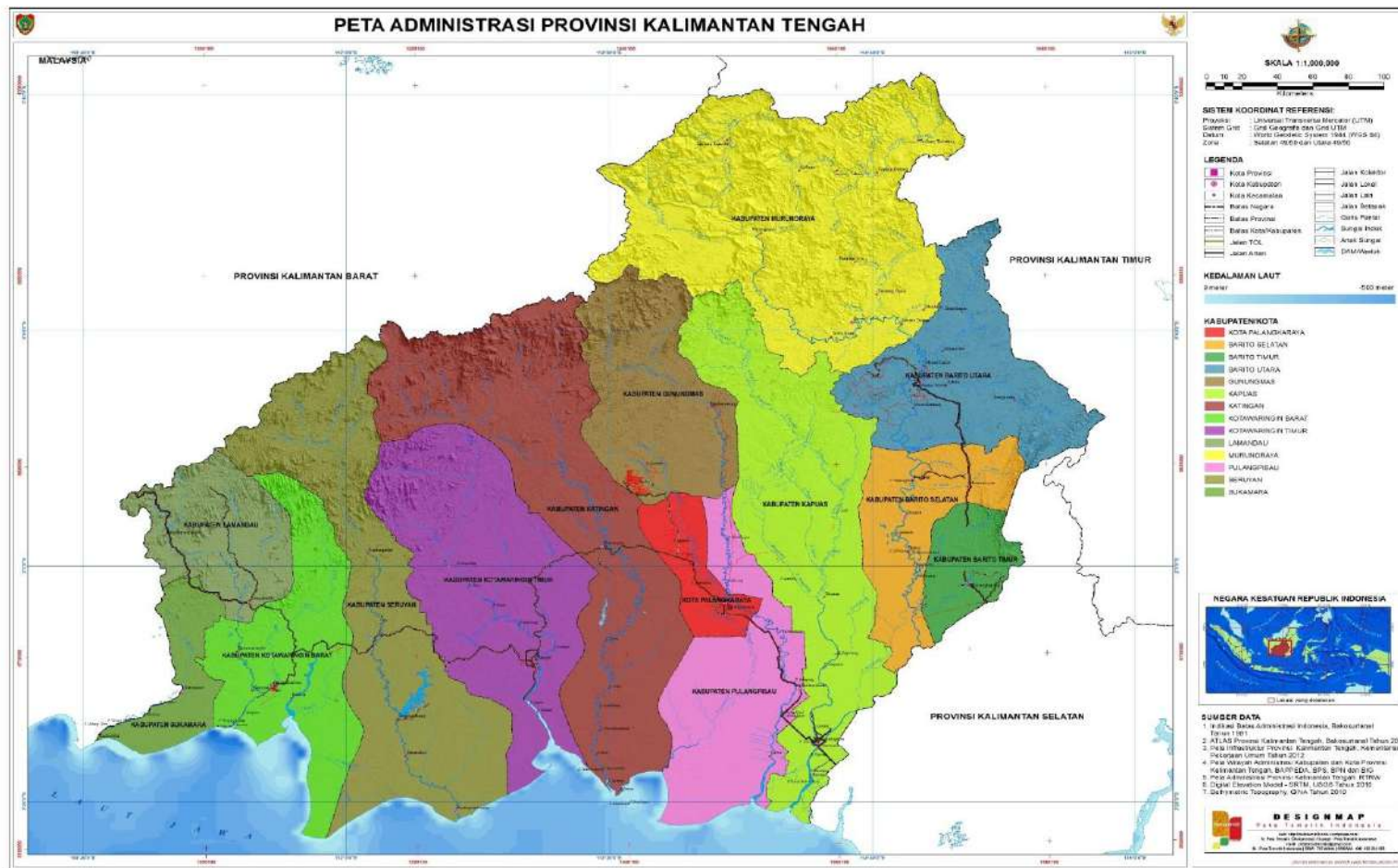
2.1.1. Profil Wilayah

2.1.1.1 Kondisi Geografis

Merunut ke belakang berdasarkan wilayah geografisnya, Provinsi Kalimantan Tengah dahulu merupakan bagian dari Provinsi Kalimantan Selatan. Jika dilihat dari aspek geografisnya, Provinsi Kalimantan Tengah memiliki cukup banyak kesamaan karakteristik dengan provinsi-provinsi lain di Pulau Kalimantan yang ditandai dengan luasnya wilayah hutan, rawa-rawa, hingga lahan gambut. Selain itu, Provinsi Kalimantan Tengah juga memiliki sebelas sungai besar dan 33 sungai kecil yang bermula dari utara dan mengalir ke Laut Jawa. Sungai Barito merupakan sungai terpanjang di Kalimantan Tengah dengan panjang mencapai 900 km dengan kedalaman berkisar antara 6 hingga 14 meter. Provinsi Kalimantan Tengah, dengan Ibukota Palangka Raya terletak antara 0°45' Lintang Utara, 3°30' Lintang Selatan dan 111°- 116° Bujur Timur yang selanjutnya akan dijelaskan pada Gambar 2.1. Sedangkan batas-batas wilayahnya dijelaskan sebagai berikut:

- Sebelah Utara: Kalimantan Barat dan Kalimantan Timur
- Sebelah Timur: Kalimantan Timur dan Kalimantan Selatan
- Sebelah Selatan: Laut Jawa
- Sebelah Barat: Kalimantan Barat

Provinsi Kalimantan Tengah merupakan Provinsi terluas ke dua di Indonesia setelah Provinsi Papua dengan luas wilayah mencapai 153.564 Km². Secara administratif, Provinsi Kalimantan Tengah terbagi menjadi tigabelas (13) kabupaten dan satu (1) kota. Menurut data Badan Pusat Statistik, Provinsi Kalimantan Tengah sendiri memiliki luas 153.564,5 km².



Gambar 2. 1 Peta Administratif Provinsi Kalimantan Tengah, Sumber: RPJMD Provinsi Kalimantan Tengah



Tabel 2. 1 Data Wilayah Adiministrasi pada Kab/Kota

Kabupaten/Kota	Ibukota Kab/Kota	Luas Total Area (km2)	Persentase terhadap Luas Provinsi	Banyak Kecamatan	Banyak Kelurahan/Desa
1. Kotawaringin Barat	Pangkalan Bun	10 759,0	7,01	6	94
2. Kotawaringin Timur	Sampit	16 796,0	10,94	17	185
3. Kapuas	Kuala Kapuas	14 999,0	9,77	17	233
4. Barito Selatan	Buntok	8 830,0	5,75	6	95
5. Barito Utara	Muara Teweh	8 300,0	5,40	9	103
6. Sukamara	Sukamara	3 827,0	2,49	5	32
7. Lamandau	Nanga Bulik	6 414,0	4,18	8	83
8. Seruyan	Kuala Pembuang	16 404,0	10,68	10	100
9. Katingan	Kasongan	17 500,0	11,40	13	161
10. Pulang Pisau	Pulang Pisau	8 997,0	5,86	8	99
11. Gunung Mas	Kuala Kurun	10 804,0	7,03	12	127
12. Barito Timur	Tamiang Layang	3 834,0	2,50	10	103
13. Murung Raya	Puruk Cahu	23 700,0	15,43	10	124
14. Palangka Raya	Palangka Raya	2 399,5	1,56	5	30
Kalimantan Tengah	Palangka Raya	153 564,5	100,00	136	1569

Sumber: Provinsi Kalimantan Tengah Dalam Angka Tahun 2022

Provinsi Kalimantan Tengah secara administrasi wilayah memiliki 13 kabupaten dan 1 kota dimana Murung Raya merupakan wilayah terluas (23.700 km²) dan Kota Palangka Raya merupakan wilayah terkecil di Provinsi Kalimantan Tengah (2.400 km²).

Pemekaran wilayah Provinsi Kalimantan Tengah sesuai UU Nomor 5 Tahun 2002 tentang Pembentukan Kabupaten Katingan, Kabupaten Seruyan, Kabupaten Sukamara, Kabupaten Lamandau, Kabupaten Gunung Mas, Kabupaten Pulang Pisau, Kabupaten Murung Raya dan Kabupaten Barito Timur di Provinsi Kalimantan Tengah.



Jika melihat dari perkembangannya, sampai pada tahun 1998 Provinsi Kalimantan Tengah terdiri dari 5 kabupaten dan 1 kota. Kemudian tahun 1999, terjadi pemekaran daerah dan terbentuk 8 kabupaten baru sampai saat ini. Provinsi Kalimantan Tengah sampai saat ini terdiri dari 14 kabupaten/kota. Berikut ini nama kabupaten/kota di Provinsi Kalimantan Tengah sampai tahun 1998, sebelum ada pemekaran daerah, yaitu :

1. Kota Palangka Raya
2. Kabupaten Barito Selatan
3. Kabupaten Barito Utara
4. Kabupaten Kapuas
5. Kabupaten Kotawaringin Barat
6. Kabupaten Kotawaringin Timur

Adapun nama kabupaten di Provinsi Kalimantan Tengah yang merupakan hasil pemekaran daerah sejak tahun 1999 yaitu :

1. Kabupaten Barito Timur, pemekaran dari Kabupaten Barito Selatan, 10 April 2002.
2. Kabupaten Murung Raya, pemekaran dari Kabupaten Barito Utara, 10 April 2002.
3. Kabupaten Gunung Mas, pemekaran dari Kabupaten Kapuas, 10 April 2002.
4. Kabupaten Pulang Pisau, pemekaran dari Kabupaten Kapuas, 10 April 2002.
5. Kabupaten Lamandau, pemekaran dari Kabupaten Kotawaringin Barat, 10 April 2002.
6. Kabupaten Sukamara, pemekaran dari Kabupaten Kotawaringin Barat, 10 April 2002.
7. Kabupaten Katingan, pemekaran dari Kabupaten Kotawaringin Timur, 10 April 2002.
8. Kabupaten Seruyan, pemekaran dari Kabupaten Kotawaringin Timur, 10 April 2002.



Sampai saat ini, Provinsi Kalimantan Tengah terdiri dari 13 kabupaten dan 1 kota dengan 136 kecamatan dan 1.569 desa/kelurahan.

2.1.1.2 Data Kependudukan

Provinsi Kalimantan Tengah merupakan salah satu Provinsi yang ada di pulau Kalimantan. Kalimantan Tengah pada saat orde baru merupakan sasaran program transmigrasi yang dicanangkan oleh pemerintah saat itu. Maka dengan seiring perkembangan pertumbuhan baik penduduk dan wilayah juga semakin banyak. Berikut tabel pertumbuhan penduduk Kalimantan tengah dari 2015.

Tabel 2. 2 Pertumbuhan Penduduk Kalimantan Tengah

Kabupaten/Kota	Luas Wilayah (km ²)	2015	2020	2021
Kotawaringin Barat	10759	278141	270388	272531
Kotawaringin Timur	16796	426176	428895	432283
Kapuas	14999	348049	410446	416181
Barito Selatan	8830	131987	131140	131606
Barito Utara	8300	127479	154812	157231
Sukamara	3827	55321	63464	64941
Lamandau	6414	73975	97611	100535
Seruyan	16404	174859	162906	164378
Katingan	17500	160305	162222	163099
Pulang Pisau	8997	124845	134499	135336
Gunung Mas	10805	109947	135373	138407
Barito Timur	3834	113696	113229	114243
Murung Raya	23700	110390	111527	112445
Palangka Raya	2399,5	259865	293457	298954
Total	153564,5	2495035	2669969	2702170

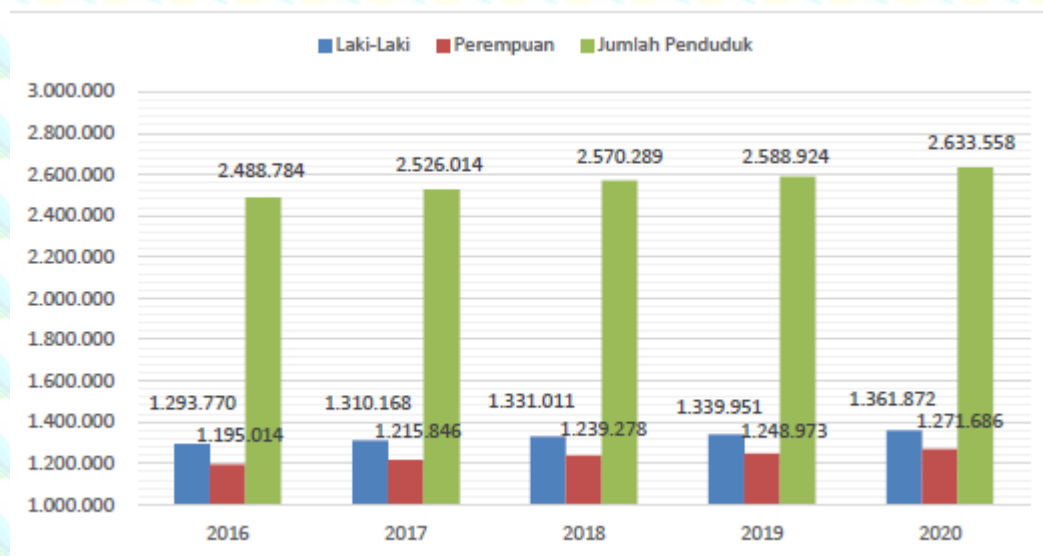
Sumber : BPS Provinsi Kalimantan Tengah 2022



Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa Provinsi Kalimantan Tengah dari tahun 2015 terus mengalami pertumbuhan penduduk sampai pada data terakhir tahun 2021 memiliki penduduk sebanyak 2.702.170 jiwa. Populasi penduduk yang ada di setiap Kabupaten dan Kota di Kalimantan Tengah sangat beragam dari yang paling banyak populasi penduduknya berada di Kabupaten Kotawaringin Timur sebanyak 432.283 jiwa. Sedangkan Kabupaten yang paling sedikit populasi penduduknya berada di Kabupaten Sukamara dengan jumlah sebanyak 64.941 jiwa.

Sedangkan untuk jumlah penduduk dari tahun ke tahun dapat dilihat dalam Data Konsolidasi Bersih Ditjen Dukcapil, Kemendagri sebagai berikut:

Gambar 2.2 Grafik Jumlah Penduduk 2016-2020



Sumber RPJMD Prov.Kalimantan Tengah 2021-2026

Data Konsolidasi Bersih (DKB) ini merupakan bentuk tindak lanjut dari Pasal 6 huruf (d) Undang-Undang No. 24 Tahun 2013 tentang Perubahan atas Undang-Undang No. 23 Tahun 2006 tentang Administrasi Kependudukan, yaitu penyajian data kependudukan bersekala Provinsi berasal dari data kependudukan yang telah dikonsolidasikan dan dibersihkan oleh Kementerian yang bertanggung jawab dalam urusan pemerintahan dalam negeri. Jika



dilihat antara data sensus penduduk 2020 dengan DKB 2020, terdapat selisih data jumlah penduduk sebanyak 36.411. Hal ini memang dimungkinkan terjadi karena adanya perbedaan cara pengambilan data. DKB ini dilakukan secara periodik selama 2 (dua) kali dalam setahun alias setiapsemester, dimana yang berwenang dalam memprosesnya adalah Kementerian Dalam Negeri.

2.1.2. Kondisi Prasarana Jaringan Jalan

Jalan nasional sesuai Keputusan Menteri PUPR Nomor: 420/KPTS/M/2022 tanggal 28 April 2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor-1 (JKP), yakni sepanjang 2.094,29 Km, yang terdiri dari Jalan Arteri (JAP) sepanjang 1.118,51 Km dan Jalan Kolektor-1 (JKP) sepanjang 975,78 Km.

Berdasarkan undang-undang jalan Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pada Pasal 9 dijelaskan, jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota dan jalan desa.

Panjang Jalan Provinsi sesuai Peraturan Gubernur Kalteng Nomor: 188.44/313/2017 tanggal 4 Agustus 2017 tentang Status Ruas-ruas Jalan sebagai Jalan Provinsi Kalimantan Tengah dan Jalan Strategis Provinsi Rencana yakni sepanjang 1.272,08 Km.

Kendala yang dihadapi dari luasnya wilayah Provinsi dengan Panjang jalan yang tersedia belumlah ideal dari sisi penanganan, sehingga diperlukan anggaran yang memadai untuk dapat mencakup keseluruhan wilayah provinsi. Moda transportasi dan angkutan yang melalui jalan terutama angkutan hasil perkebunan, kehutanan dan pertambangan diperlukan regulasi terkait dengan pembebanan/ MST, dengan harapan dari terkontrolnya muatan dapat menjaga umur rencana dari jalan dan jembatan.



Tabel 2.3 Target Kinerja bidang Jalan Renstra PUPR Prov.Kalteng 2022-2026

NO.	Tujuan	Sasaran	Indikator Tujuan / Sasaran	Target kinerja tujuan/sasaran pada tahun ke -				
				2022	2023	2024	2025	2026
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	Terwujudnya Prasarana dan Prasarana Umum baik dan layak secara keseluruhan menyatu yang bisa dipergunakan oleh masyarakat di wilayah Kalimantan Tengah.	Meningkatnya Konektivitas antar daerah	Persentase jalan dalam kondisi mantap (%)	85,32	85,61	86,01	87,20	89,91
			Proporsi panjang jaringan jalan Provinsi dalam kondisi baik	0,42	0,43	0,45	0,47	0,47
			Persentase jalan Provinsi dalam kondisi baik (> 40 KM/Jam)	41,53	43,20	45,35	46,72	47,18

Dari data diatas apat diketahui bahwa kondisi kemandapan jalan Provinsi Kalimantan Tengah sekitar 85% dan sekitar 15% kondisi Jalan masih belum dalam kondisi mantap.

Tabel 2.4 Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Pemerintahan yang Berwenang Mengelolanya di Provinsi Kalimantan Tengah (km), 2019-2021 Length of Roads by Regency/Municipality and Level of Government Authority (km), 2019-2021.

Kabupaten/Kota Regency/Municipality	Akhir Tahun End of Year	Negara ¹ State ¹	Provinsi Province	Kabupaten/ Kota Regency/ Municipality	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Kotawaringin Barat	2019	154,04	56,50	1 898,41	2 052,45
	2020	154,04	56,50	2 017,63	2 017,63
	2021	154,04	56,50	2 017,63	2 017,63
Kotawaringin Timur	2019	146,25	272,47	2 024,06	2 024,06
	2020	146,25	272,47	2 024,06	2 024,06
	2021	146,25	272,47	2 024,06	2 024,06
Kapuas	2019	193,96	113,50	2 144,21	2 144,21
	2020	193,96	113,50	2 144,21	2 144,21
	2021	193,96	113,50	2 144,21	2 144,21
Barito Selatan	2019	68,32	41,75	1 035,25	1 035,25
	2020	68,32	41,75	1 035,04	1 035,04
	2021	68,32	34,25	1 035,04	1 035,04
Barito Utara	2019	290,60	10,58	758,14	758,14
	2020	290,60	10,58	758,14	758,14
	2021	290,60	10,58	758,14	758,14
Sukamara	2019	-	154,70	581,53	581,53
	2020	-	154,70	581,53	581,53
	2021	-	101,40	581,53	581,53
Lamandau	2019	135,62	21,40	554,75	554,75
	2020	135,62	74,70	551,75	551,75
	2021	135,62	74,70	552,73	552,73
Seruyan	2019	102,6	151,3	1 053,48	1 307,38
	2020	102,6	151,3	1 050,89	1 304,79
	2021	102,6	151,3	1 050,89	1 304,79



Tabel 2.5 Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Permukaan Jalan di Provinsi Kalimantan Tengah (km), 2021 Length of Roads by Regency/Municipality and Type of Road Surface in Kalimantan Tengah Province (km), 2021

Kabupaten/Kota Regency/Municipality	Jenis Permukaan Jalan Type of Road Surface			Jumlah Total
	Aspal Paved	Kerikil Gravel	Tanah/Lainnya Others	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Kabupaten/Regency				
1 Kotawaringin Barat	1 032,68	491,49	493,46	2 017,63
2 Kotawaringin Timur	363,29	255,27	1 405,50	2 024,06
3 Kapuas	586,59	194,22	1 363,41	2 144,22
4 Barito Selatan	328,73	450,22	256,09	1 035,04
5 Barito Utara	216,14	143,27	398,73	758,14
6 Sukamara	197,33	81,28	302,92	581,53
7 Lamandau	143,79	385,95	22,99	552,73
8 Seruyan	226,32	161,83	662,74	1 050,89
9 Katingan	299,21	11,74	506,60	817,54
10 Pulang Pisau	205,43	597,34	367,90	1 170,67
11 Gunung Mas	231,16	138,83	369,00	738,99
12 Barito Timur	283,80	249,02	280,37	813,19
13 Murung Raya	104,66	80,30	734,58	919,54
Kota/Municipality				
14 Palangka Raya	524,02	176,12	211,70	911,84

Catatan/Note : -

Sumber/Source: ¹Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Kalimantan Tengah / Public Work and Public Housing Office of Kalimantan Tengah Province

²Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten/Kota se Provinsi Kalimantan Tengah / Public Work and Public Housing Office of Regencies/Cities in Kalimantan Tengah Province

Sumber: BPS, Provinsi Kalteng dalam angka 2022



Tabel 2.6 Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota dan Kondisi Jalan di Provinsi Kalimantan Tengah (km), 2021 Length of Roads by Regency/Municipality and Road Condition in Kalimantan Tengah Province (km), 2021

Kabupaten/Kota Regency/Municipality	Kondisi Permukaan Jalan Condition of Road Surface				Jumlah Total
	Baik Good	Sedang Average	Rusak Damaged	Rusak Berat Severely Damaged	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Kabupaten/Regency					
1. Kotawaringin Barat	876,54	464,81	376,99	299,29	2 017,63
2. Kotawaringin Timur	459,83	487,30	617,45	459,47	2 024,06
3. Kapuas	739,37	474,12	381,77	548,96	2 144,22
4. Barito Selatan	297,73	350,64	135,70	250,97	1 035,04
5. Barito Utara	303,54	76,49	62,32	315,79	758,14
6. Sukamara	94,54	100,59	78,95	307,45	581,53
7. Lamandau	137,90	363,93	30,03	20,86	552,73
8. Seruyan	226,32	161,83	32,60	630,13	1 050,88
9. Katingan	264,25	28,02	77,96	447,32	817,54
10. Pulang Pisau	195,72	583,31	161,97	229,67	1 170,67
11. Gunung Mas	184,90	113,07	286,44	154,59	738,99
12. Barito Timur	305,82	232,20	169,78	105,39	813,19
13. Murung Raya	110,95	110,16	5,58	692,86	919,54
Kota/Municipality					
14. Palangka Raya	385,69	175,17	234,09	116,88	911,83

Catatan/Note : -

Sumber/Source: ¹Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Provinsi Kalimantan Tengah / Public Work and Public Housing Office of Kalimantan Tengah Province

²Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten/Kota se Provinsi Kalimantan Tengah / Public Work and Public Housing Office of Regencies/Cities in Kalimantan Tengah Province

Sumber: BPS, Provinsi Kalteng dalam angka 2022



Tabel 2.7 Panjang Jalan Menurut Tingkat Pemerintahan yang Berwenang dan Kondisi Jalan (km) di Provinsi Kalimantan Tengah, 2021 Length of Roads by Level of Government Responsibility and Condition of Surface (km) in Kalimantan Tengah Province, 2021

Kewenangan Pemerintah Government Responsibility	Kondisi Permukaan Jalan Condition of Road Surface				Jumlah Total
	Baik Good	Sedang Average	Rusak Damaged	Rusak Berat Severely Damaged	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Negara/ Estate ¹	570,96	1 076,78	109,46	244,88	2 002,08
2. Provinsi/ Provincial ²	419,65	688,23	147,40	16,80	1 272,08
3. Kabupaten/ Regency ³	4 197,42	3 546,46	2 417,53	4 462,74	14 624,17
4. Kota/ Municipality ³	385,69	175,17	234,09	116,88	911,83
Jumlah / Total	5 573,72	5 486,64	2 908,48	4 841,30	18 810,16
2020	...	...	...	...	...
2019	...	...	...	...	...
2018	...	...	...	...	...
2017	...	...	...	...	...
2015	4 800,07	5 154,76	3 649,17	4 326,97	17 930,96
2014	4 632,83	5 402,78	2 587,48	3 537,84	16 160,93
2013	1 827,38	924,72	466,22	508,35	3 726,66
2012	4 483,82	4 255,39	3 686,55	3 022,95	15 448,71

Catatan/Note: -

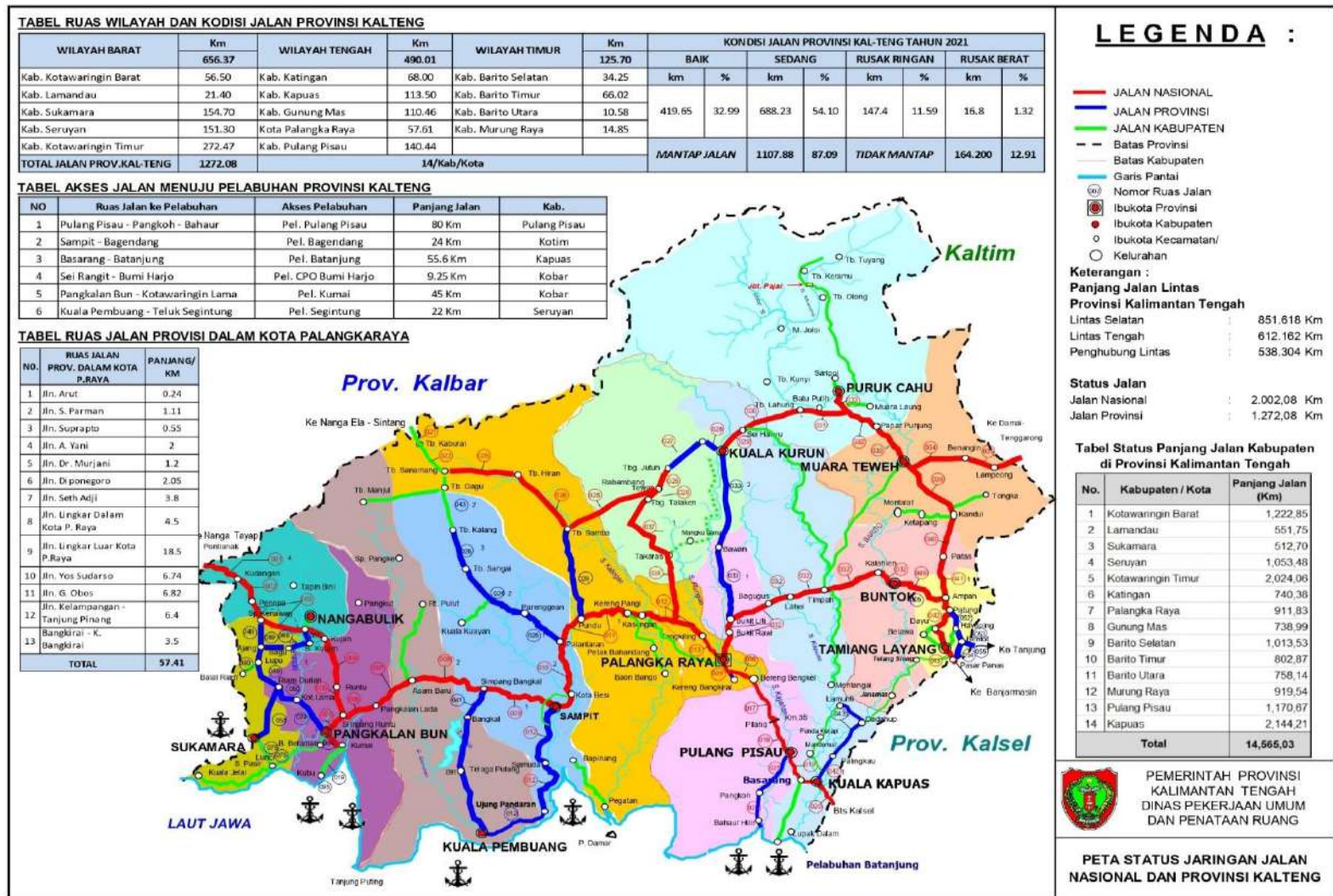
Sumber/Source: ¹ Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Kalimantan Tengah/ National Road Implementation Agency For Central Kalimantan Region

² Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Kalimantan Tengah / Public Work and Spatial Planning Office of Kalimantan Tengah Province

³ Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten/Kota se Provinsi Kalimantan Tengah / Public Work and Spatial Planning Office of Regencies/Cities in Kalimantan Tengah Province

Sumber: BPS, Provinsi Kalteng dalam angka 2022

Dari data diatas dapat diketahui bahwa Kondisi Jalan Rusak dan Rusak Berat sampai dengan tahun 2021 pada jalan Nasional sebesar 354,34 KM (17,69%), pada jalan Provinsi sebesar 164,2 KM (12,90%), pada jalan Kabupaten 6.8880,27 KM (47,05%), pada Jalan Kota sebesar 350,97 (38,49%).



Gambar 2. 3 Peta Jaringan Jalan Provinsi Kalimantan Tengah

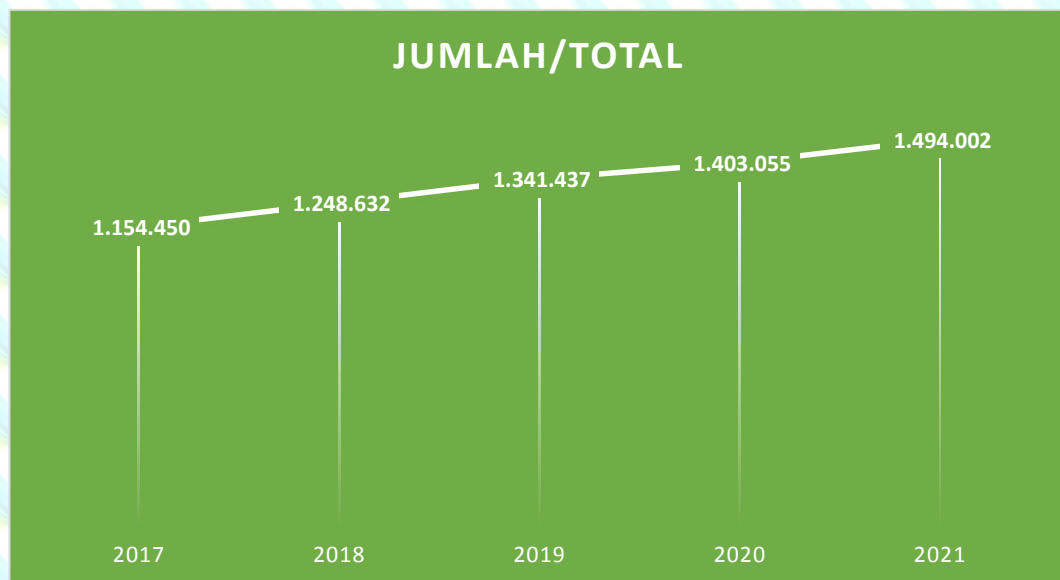


2.1.3 Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor

Tabel 2.8 Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor

NO	JENIS KENDARAAN	2017	2018	2019	2020	2021
1	Sedan, Jeep, Wagon Pribadi/ Private	67.869	76.641	85.856	92.251	102.349
2	Sedan, Jeep, Wagon Umum/ Public	1.397	1.373	1.372	1.204	1.356
3	Bus Mini Bus Pribadi/ Private	899	979	1.074	1.128	1.188
4	Bus Mini Bus Umum/ Public	402	414	450	402	487
5	Truck, Pick Up Truck Pribadi/ Private	52.154	56.684	60.100	61.867	66.504
6	Truck, Pick Up Truck Umum/ Public	5.309	6.632	8.212	8.908	9.844
7	Kendaraan Khusus, Alat Besar/ Berat Pribadi/ Private Specific Vehicle		9			
8	Kendaraan Khusus, Alat Besar/ Berat Umum/ Public Specific Vehicle		1.493			
9	Sepeda Motor Roda 2/ Motorcycle	1.026.420	1.104.407	1.184.373	1.237.295	1.312.274
10	Jumlah/Total	1.154.450	1.248.632	1.341.437	1.403.055	1.494.002

Sumber: BPS Prov. Kalteng, 2022



Gambar 2.4 Grafik Jumlah Total Kendaraan Tahun 2017-2021

Dari gambar grafik diatas dapat diketahui kenaikan jumlah kendaraan dari tahun 2017-2021 sebanyak 339.552 kendaraan (12,9%), semua jenis kendaraan. Pada tahun 2021 kendaraan motor



roda 2 mencapai 1.312.274 unit, sedan/mobil pribadi 102.349 unit dan truck/pick up pribadi 66.504 unit.

2.1.4. Data Angkutan Umum

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah Jumlah Perusahaan penyedia pelayanan transportasi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP) sebanyak 5 perusahaan dengan total jumlah Bus sebanyak 50 unit.

Tabel 2.9. AKDP dan Trayek AKDP Provinsi Kalimantan Tengah

No.	Nama Perusahaan	Jenis Pelayanan	Jumlah Bus
1	PERUM DAMRI	AKDP	11
2	PT. Yessoe Travel	AKDP	17
3	PT. Logos Trijaya Sentosa	AKDP	18
4	PT. Trans Agung Mulia	AKDP	2
5	CV. Syifa Mandiri Pratama Travel	AKDP	2
	Jumlah	AKDP	50

No.	Nama Perusahaan	Trayek
1	PERUM DAMRI	Palangka Raya - Nanga Bulik
2	PERUM DAMRI	Palangka Raya - Buntok
3	PERUM DAMRI	Palangka Raya - Tumbang Jutuh
4	PERUM DAMRI	Palangka Raya - Pangkalan Bun
5	PERUM DAMRI	Pangkalan Bun - Sukamara
6	PT. Yessoe Travel	Pangkalan Bun - Palangka Raya
7	PT. Logos Trijaya Sentosa	Pangkalan Bun - Palangka Raya
8	PT. Trans Agung Mulia	Palangka Raya - Pangkalan Bun
9	CV. Syifa Mandiri Pratama Travel	Palangka Raya - Muara Teweh



Tabel 2.10 Data Terminal di Provinsi Kalimantan Tengah

No.	Nama Terminal	Jenis	Lokasi	Keterangan
1.	W. A. Gara	AKAP/ TIPE A	P. Raya	Bersifat Tetap
2.	Pangkalan Bun	AKDP/ TIPE B	KotawaringinBarat	Bersifat Tetap
3.	Buntok	AKAP/ TIPE B	BaritoSelatan	Bersifat Tetap
4.	Datah Manuah	AKDP/ TIPE C	P. Raya	-
5.	Jl. Tjilik Riwut Km.7,8	AKDP/ TIPE C	P. Raya	-
6.	Pulang Pisau	AKDP/ TIPE C	Pulang Pisau	-
7.	Kuala Kapuas	AKAP/ TIPE C	Kapuas	-
8.	Patih Rumbih	AKDP/ TIPE C	Kotawaringin Timur	-
9.	Kuala Pembuang	-	Seruyan	-
10.	Nanga Bulik	-	Lamandau	-
11.	Muara Teweh	AKAP/ TIPE C	Barito Utara	-
12.	Pasar Panas	AKAP/ TIPE C	Barito Timur	-
13.	Puruk Cahu	AKAP/ TIPE C	Murung Raya	-

2.1.4.1 Data Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian Kendaraan Bermotor Provinsi Kalimantan Tengah, Berdasarkan data yang sudah dihimpun diatas, dari 13 (tiga belas) kabupaten dan 1 (satu) kota di Provinsi Kalimantan Tengah, diketahui 11 (sebelas) Kabupaten dan 1 (satu) kota sudah menyelenggarakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Untuk 2 (dua) kabupaten yang belum menyelenggarakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor adalah Kabupaten Murung Raya dan Kabupaten Pulang Pisau, dengan masing – masing nilai akreditasi dapat dilihat pada table dibawah ini :



Tabel 2. 11 Status Akreditasi Upubkb Di Provinsi Kalimantan Tengah

NO	KABUPATEN/KOTA	AKREDITASI				TIDAK TERAKREDITASI	PELAKSANAAN AKREDITASI	MASA BERLAKU	NOMOR & TANGGAL SURAT PERMOHONAN	KETERANGAN
		A	B	BS	C					
1	KOTA PALANGKA RAYA	v					2018	2021		Menunggu SK & Sertifikat
2	KAB. GUNUNG MAS		v				2018	2020	550/57.a/DLHKP/II/2021 Tanggal 2 Februari 2021	Sudah Mengajukan
3	KAB. KOTAWARINGIN TIMUR	v					2018	2020		Menunggu SK & Sertifikat
4	KAB. KOTAWARINGIN BARAT	v					2018	2020		Menunggu SK & Sertifikat
5	KAB. SERUYAN	v					2018	2021		Menunggu SK & Sertifikat
6	KAB. BARITO UTARA				v		2019	NOVEMBER 2021	550/270/Dishub/2021 Tanggal 5 Oktober 2021	Sudah Mengajukan
7	KAB. BARITO TIMUR		v				2021			Menunggu SK & Sertifikat
8	KAB. BARITO SELATAN				v		2020	MEI 2022		
9	KAB. KATINGAN					v	2021		800/166/DPUPRHUB-SET/IX/2021 Tanggal 19 Oktober 2021	Menunggu SK & Sertifikat
10	KAB. KAPUAS		v				2019	JANUARI 2022	551/308/UPUBKB.Dishub/X/2021 Tanggal 1 Oktober 2021	Menunggu SK & Sertifikat
11	KAB. SUKAMARA		v				11 JANUARI 2020	18 JANUARI 2024		
12	KAB. MURUNG RAYA					v				Belum Mengajukan
13	KAB. LAMANDAU		v				2019	DESEMBER 2021	550/429/HUB/XII/2021 Tanggal 27 Desember 2021	Sudah Mengajukan
14	KAB. PULANG PISAU					v				Tidak alat uji & gedung
Total		0	6	1	3	4				

2.1.5 Data Volume Lalu Lintas

Berikut data volume lalu lintas pada ruas jalan yang ada di Provinsi Kalimantan Tengah :

Tabel 2.12 Data Volume Lalu Lintas

RUAS JALAN PROVINSI KALIMANTAN TENGAH						
NO		Nama Jalan	Kapasitas Jalan	LHR Jam Puncak	V/C Rasio	Tingkat Pelayanan
KOTA PALANGKA RAYA						
1	1	Jl. Arut	2454	1087	0,44	B
2	2	Jl. Diponegoro	2480	1456	0,59	C
3	3	Jl. Seth Adji	2480	1528	0,62	C
4	4	Jl. G. Obos	6072	2594	0,43	B
5	5	Jl. A. Yani	6072	2358	0,39	B
6	6	Jl. Yos Sudarso	6270	2003	0,32	B



KABUPATEN KAPUAS						
7	1	Jl. Patih Rumbi segmen 1	2900	1121	0,39	B
8	2	Jl. Patih Rumbi segmen 2	7500	1033	0,14	A
9	3	Jl. Tambun Bungai Utara	2900	1637	0,56	C
10	4	Jl. Tambun Bungai Selatan	9900	1512	0,15	A
11	5	Jl. Pemuda	6600	1518	0,23	B
12	6	Jl. Kapuas - Palingkau	2900	1260	0,43	B
13	7	Jl Palingkau - Dadahup	2900	959	0,33	B
14	8	Jl Dadahup - Lamunti	2900	778	0,27	B
15	9	Jl A5 - A10	2900			

2.1.6. Data Prasarana Keselamatan Jalan

Fasilitas pelengkap jalan terdiri atas beberapa ragam jenis baik berupa fasilitas yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung, fasilitas yang menghubungkan antar ruang pejalan kaki yang berseberangan, maupun fasilitas yang ditempatkan di sepanjang jalan yang merupakan pelengkap atau pendukung bagi jalur pejalan kaki. Pemenuhan fasilitas keselamatan di ruas jalan kewenangan Provinsi merupakan salah satu perhatian penanganan sektor perhubungan di Provinsi Kalimantan Tengah karena tingkat pemenuhannya cukup rendah dan ini sangat penting untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Jenis Fasilitas Keselamatan dan perlengkapan jalan yang sudah terpasang antara lain dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :



Tabel 13. Rekapitulasi Fasilitas Keselamatan Jalan Provinsi Kalimantan Tengah

NO	URAIAN HASIL SURVEY	JUMLAH (Unit)	Terpasang	Belum Terpasang / Kebutuhan
1.	Survey Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan, pada Ruas Jalan:			
	A. Jalan Provinsi dalam Kota Palangka Raya			
	- Jalan Arut	5	5	0
	- Jalan S.Parman	20	20	0
	- Jalan Ahmad Yani	29	29	0
	- Jalan Dr. Murjani	11	11	0
	- Jalan P.Diponegoro	51	51	0
	- Jalan Sethadji	26	25	1
	- Jalan G.Obos	56	56	0
	- Jalan Yos Sudarso	47	46	1
	- Jalan Ir.Soekarno	32	25	7
	- Jalan Mahir Mahar	64	26	38
	- Jalan Simpang Kereng Bengkirai	75	11	64
	- Jalan Manduhara	28	7	21
	- Jalan Hiu Putih	9	4	5
	- Jalan Suprpto	8	8	0
	Jumlah Keseluruhan	461	324	137
NO	URAIAN HASIL SURVEY	JUMLAH (Unit)	Terpasang	Belum Terpasang / Kebutuhan
1.	Survey Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan, pada Ruas Jalan:			
	A. Jalan Provinsi dalam Kota			
	- Jalan Pahlawan	36	29	7
	- Jalan Merdeka Raya	19	7	12
	- Jalan Tugu	12	8	4
	B. Jalan Provinsi Penghubung			
	- Jalan Buntok – Rikut Jawa – Tabak Kanilan – Simpang Patas	294	108	186
	Jumlah Keseluruhan	361	152	209
NO	URAIAN HASIL SURVEY	JUMLAH (Unit)	Terpasang	Belum Terpasang / Kebutuhan
1.	Survey Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan, pada Ruas Jalan:			
	A. Jalan Provinsi			
	- Ruas Jalan Patung - Hayaping	109	-	109
	- Ruas Jalan Hayaping - Bentot	31	-	31
	- Ruas Jalan Bentot – Pasar Panas	32	-	32
	- Ruas Jalan Kambitin – Batas Prov. Kalimantan Selatan	44	-	44
	Jumlah Keseluruhan	216	-	216
NO	URAIAN HASIL SURVEY	JUMLAH (Unit)	Terpasang	Belum Terpasang / Kebutuhan
1.	Survey Perlengkapan Fasilitas Keselamatan Jalan, pada Ruas Jalan:			
	A. Jalan Provinsi dalam Kota			
	- Jalan Tambun Bungai	49	35	14
	- Jalan Patih Rumbih	23	20	3
	- Jalan Pemuda	36	29	7
	- Jalan A.Yani	-	-	-
	B. Jalan Provinsi luar Kota			
	- Jalan Kapuas – Palingkau	104	26	186
	- Jalan Palingkau – Dadahup	40	0	40
	- Jalan Dadahup/G1 – Lamunti	15	0	15
	- Jalan Dadahup/G1 – A5/B4	42	0	42
	Jumlah Keseluruhan	309	110	307



Tabel 2.14. Pemsangan Fasilitas Keselamatan Jalan Tahun 2020 dan Tahun 2021

	JENIS PERLENGKAPAN JALAN	VOLUME	SATUAN
A	TAHUN 2020		
1	Rambu Lalu Lintas	122	buah
2	RPPJ	14	buah
3	Marka Jalan	10.836	m'
4	Delineator	88	buah
	JENIS PERLENGKAPAN JALAN	VOLUME	SATUAN
B	TAHUN 2021		
1	Rambu Lalu Lintas	357	buah
2	RPPJ	14	buah
3	Marka Jalan	266.079	m'
4	Delineator	405	buah
5	Pagar Pengaman Jalan	5	Set (100m)

Sumber Dishub Provinsi Kalimantan Tengah

Tabel 2.15 .Rekap Fasilitas Keselamatan Jalan sd Tahun 2021

No.	FASILITAS KESELAMATAN JALAN	TERPASANG	RENCANA	% TERPASANG
1	Rambu	1540	4249	36,24
2	Guadrail	1596	12828	12,44
3	Delineator	1072	18494	5,80
4	Paku Jalan	0	118436	0,00
5	Marka Jalan	94220	1015593	9,28



2.1.7 Daerah Rawan Kecelakaan/*Blackspot*

Lokasi rawan kecelakaan (LRK) di Jalan Provinsi Kalimantan Tengah total terdapat 4 titik lokasi, terdapat di Ruas Jalan Bukit Liti - Kuala Kurun, Ruas Jalan Lingkar Luar Muara Teweh, Ruas Jalan Riam Durian Sukamara, Simpang Kenaman Riam Durian.

Tabel 2.16 Data Inventarisir LRK, Potensi LRK ,Dan Risk And Hazard Pada LRK Jalan Provinsi.

No.	Provinsi	LOKASI LRK/ POTENSI LRK	TITIK KOORDINAT	IDENTIFIKASI PERMASALAHAN			IDENTIFIKASI RISK & HAZARD
				PENAMPANG MELINTANG	ALINYEMEN VERTIKAL	ALINYEMEN HORIZONTAL	
1	Kalimantan Tengah	Ruas Jalan Bukit Liti - Kuala Kurun	-	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 4/2 UD Bahu Jalan 1 m	Perbukitan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kurangnya Fasilitas Keselamatan Jalan membuat pengguna jalan terlambat atau tidak dapat mengambil keputusan dengan cepat terhadap persepsi yang ditangkap
2	Kalimantan Tengah	Ruas Jalan Lingkar Luar Muara Teweh	-	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 4/2 UD Bahu Jalan 1 m	Perbukitan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kurangnya Fasilitas Keselamatan Jalan membuat pengguna jalan terlambat atau tidak dapat mengambil keputusan dengan cepat terhadap persepsi yang ditangkap



3	Kalimantan Tengah	Ruas Jalan Riam Durian Sukamara	-	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 4/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kurangnya Fasilitas Keselamatan Jalan membuat pengguna jalan terlambat atau tidak dapat mengambil keputusan dengan cepat terhadap persepsi yang ditangkap
4	Kalimantan Tengah	Simpang Kenaman Riam Durian	-	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 4/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kurangnya Fasilitas Keselamatan Jalan membuat pengguna jalan terlambat atau tidak dapat mengambil keputusan dengan cepat terhadap persepsi yang ditangkap

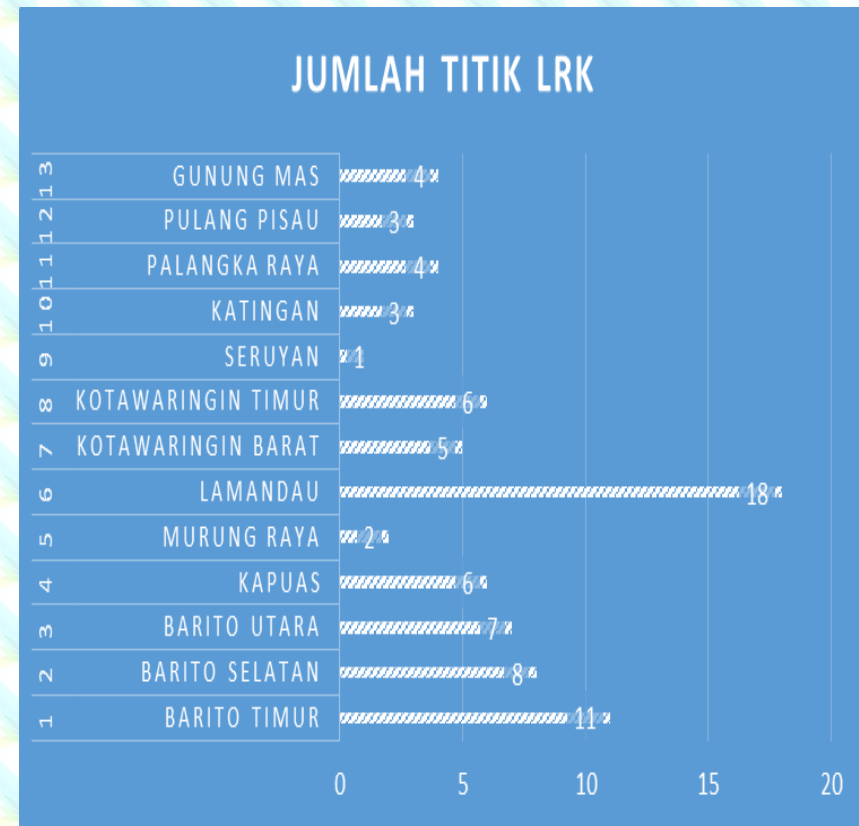
Sumber, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah 2022



Lokasi rawan kecelakaan (LRK) di Jalan Nasional Provinsi Kalimantan Tengah total terdapat 78 titik lokasi, data seperti didalam tdan grafik dibawah ini.

Tabel 2.17. Rekap Data Inventarisir LRK, Potensi LRK ,dan Risk dan Hazard pada LRK Jalan Nasional

No.	KABUPATEN/KOTA	JUMLAH TITIK LRK
1	BARITO TIMUR	11
2	BARITO SELATAN	8
3	BARITO UTARA	7
4	KAPUAS	6
5	MURUNG RAYA	2
6	LAMANDAU	18
7	KOTAWARINGIN BARAT	5
8	KOTAWARINGIN TIMUR	6
9	SERUYAN	1
10	KATINGAN	3
11	PALANGKA RAYA	4
12	PULANG PISAU	3
13	GUNUNG MAS	4
	TOTAL	78



Sumber, BPTD Wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah 2022



Tabel 2.18 Data Inventarisir LRK, Potensi LRK, dan RISK dan Hazard pada Jalan Nasional

No.	LOKASI LRK/ POTENSI LRK	TITIK KOORDINAT	IDENTIFIKASI PERMASALAHAN			IDENTIFIKASI RISK & HAZARD
			PENAMPANG MELINTANG	ALINYEMEN VERTIKAL	ALINYEMEN HORIZONTAL	
1	Jl. Tamiang Layang – Ampah, Ds. Patung Kec. Paku BARITO TIMUR	1°51'09.0"S 115°10'47.6"E	Lebar Jalan 5,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Jalan Datar	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan hanya WL & Guardrail Beda tinggi bahu jalan dengan jalan ± 10 cm Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan tunggal kendaraan turun ke bahu jalan
2	Jl. Tamiang Layang – Ampah, Ds. Rodok Kec. Dusun Tengah BARITO TIMUR	1°49'29.9"S 115°10'55.3"E	Lebar Jalan 5,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Jalan Datar	Tikungan,	Hazard: Tidak ada Fasilitas Keselamatan Jalan Beda tinggi bahu jalan dengan jalan ± 10 cm Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan tunggal kendaraan turun ke bahu jalan
3	Ds. Jaar Km. 6,8 Nomor Ruas 043 Ruas Tamiang Layang - Pasar Panas (Bts. Prov. Kalsel) BARITO TIMUR	S2° 08.913' E115° 12.599'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Jalan Datar Sedikit menaik/menurun	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Beda tinggi bahu jalan dengan jalan ± 15 cm Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
4	Simpang Jawaten Ds. Jawaten Nomor Ruas 042 Ruas Ampah - Dayu – Tamiang Layang BARITO TIMUR	S2° 02.401' E115° 08.079'	Lebar Jalan 8 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Jalan Datar Sedikit menaik/menurun	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat akses lalu lintas dengan jalan perusahaan Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki



5	Ds. Kandris Km. 13,9 Nomor Ruas 042 Ruas Ampah - Dayu – Tamiang Layang BARITO TIMUR	S1° 54.160' E115° 08.704'	Lebar Jalan 6m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Sedikit menanjak/menurun Ada penyempitan jalan	Sedikit Menikung	Hazard: Tidak ada Fasilitas Keselamatan Jalan Beda tinggi bahu jalan dengan jalan ± 10 cm Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan tunggal kendaraan turun ke bahu jalan
6	Ds. Tampa Km. 31,9 Nomor Ruas 042 Ruas Ampah - Dayu – Tamiang Layang BARITO TIMUR	S1°55'45.4" E115°07'00.3"	Lebar Jalan 5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Sedikit menanjak/menurun	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
7	Ds. Simpang Bangkuang Km. 34,9 Ruas 042 Ruas Ampah - Dayu – Tamiang Layang BARITO TIMUR	S1° 53.021' E115° 09.705'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Hanya ada Guardrail rusak Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
8	Ds. Lampeong Km. 8,2 Nomor Ruas 049 Ruas Buntok – Ampah BARITO TIMUR	S1° 48.259' E115°05.286'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
9	Ds. Lampeong Km. 7,2 Nomor Ruas 049 Ruas Buntok – Ampah BARITO TIMUR	S1° 47.824' E115° 05.553'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
10	Ds Bambulung Km. 15,4 Nomor Ruas 049 Ruas Buntok – Ampah BARITO TIMUR	S1° 49.116' E115° 02.064'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat jembatan pada tikungan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer terpental ke luar jalan
11	Ds. Simpang Bingkuang Km. 34,9 Ruas 042 Ruas Ampah - Dayu – Tamiang	S1° 53.021' E115° 09.705'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk:



	Layang BARITO TIMUR					Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer terpental ke luar jalan
12	Ds. Parigi, Kab, Kapuas KAPUAS	S 1°35'88,0" E 114°43'02,9"	Lebar Jalan 6,3 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Sedikit menanjak/menurun	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer terpental ke luar jalan
13	Ds. Murui Ruas 045 Nomor Ruas Bagus - Bukit Batu (Kab.Kapuas) KAPUAS	S1° 45.497' E114° 20.241'	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Sedikit menanjak/menurun	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer terpental ke luar jalan
14	Ds. Lahei Nomor Ruas 045 Nomor Ruas Bagus - Bukit Batu (Kab. Kapuas) KAPUAS	S1° 58.584' E114° 13.885'	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
15	Jl. Kapuas – Anjir Serapat KM 1,6 KAPUAS	2°59'14.4"S 114°24'53.9"E	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
16	Jl. Kapuas – Anjir Serapat KM. 8,9 (tikungan Ds. Mambulau) KAPUAS	3°01'47.3"S 114°23'48.2"E	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang), Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
17	Jl. Kapuas – Anjir Serapat KM. 19 KAPUAS	3°05'40.7"S 114°27'18.8"E	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang), Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki



18	Buntok – Ampah Di Tikungan Dekat Rumah Makan Dahlia BARITO SELATAN	S1° 43.907' E114° 58.204'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
19	Ds. Manggaris Km. 28,4 Nomor Ruas 049 Ruas Buntok – Ampah (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 43.907' E114° 58.204'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
20	Ds. Kalahien Nomor Ruas 047 Ruas Lungkuh Layang – Kalahien (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 35.020' E114° 47.511'	Lebar Jalan 5,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar Ada beberapa titik jalan bergelombang	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
21	Ds. Pendang (tikungan memutar) Nomor Ruas 047 Ruas Lungkuh Layang – Kalahien (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 35.744' E114° 43.934'	Lebar Jalan 5,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar Ada beberapa titik jalan bergelombang	Tikungan memutar	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Hanya ada rambu peringatan tikungan memutar Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
22	Tikungan Tentara Nomor Ruas 047 Ruas Lungkuh Layang – Kalahien (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 35.652' E114° 39.732'	Lebar Jalan 7,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Ada rambu peringatan tikungan Ada rambu larangan mendahului Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
23	Ds. Madara Ruas 047 Nomor Ruas Lungkuh Layang – Kalahien (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 35.880' E114° 38.556'	Lebar Jalan 5,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1,5 m	Sedikit menanjak/menurun	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Ada jembatan di tikungan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer



24	Ds. Tumbang Marang Nomor Ruas 047 Ruas Lungkuh Layang – Kalahien (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 40.534' E114° 33.038'	Lebar Jalan 7,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1,5 m	Tanjakan/turunan	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada rambu peringatan tikungan tajam kiri Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
25	Tikungan 8 Timpah Nomor Ruas 046 Ruas Bukit Batu - Lungkuh Layang (Kab.Barito Selatan) BARITO SELATAN	S1° 40.450' E114° 28.770'	Lebar Jalan 7,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1,5 m	Datar	Tikungan tajam/memutar	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka dan guardrail Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
26	Jl. Lintas Kalimantan Poros Tengah, Melayu, Kec. Teweh Tengah, Kabupaten Barito Utara BARITO UTARA	S0°54.420' E114°53.281'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada jembatan dan penyempitan jalan dekat jembatan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak cukup waktu mengerem ketika dekat jembatan, sehingga kendaraan dapat jumping
27	Kandui, Gunung Timang, Barito Utara BARITO UTARA	S1° 18.587' E115° 07.833'	Lebar Jalan 4,6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka dan guardrail Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan



28	Kandui, Gunung Timang, North Barito Regency, Central Kalimantan 73862 BARITO UTARA	S1° 18.509' E115° 08.091'	Lebar Jalan 4,6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka dan guardrail Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
29	Sikui, Teweh Tengah, Barito Utara BARITO UTARA	S1° 07.403' E115° 06.533'	Lebar Jalan 4,6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1,5 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
30	Sikui, Teweh Tengah, Barito Utara BARITO UTARA	S1° 05.239' E115° 06.672'	Lebar Jalan 4,9 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1,5 m	Sedikit tanjakan/turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
31	Jl. Rapen, Lanjas, Kec. Teweh Tengah, Kabupaten Barito Utara BARITO UTARA	S0° 57.173' E114° 53.086'	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1,5 m	Sedikit tanjakan/turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
32	Jl.Lintas Kalimantan Poros Tengah, Kabupaten Barito Utara BARITO UTARA	S0° 50.089' E114° 50.356'	Lebar Jalan 6,6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan memutar	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki



33	Jl.Lintas Kalimantan Poros Tengah, Murung, Kabupaten Murung Raya MURUNG RAYA	S0° 57.173' E114° 53.086'	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada jembatan dan penyempitan jalan dekat jembatan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak cukup waktu mengerem ketika dekat jembatan, sehingga kendaraan dapat juling
34	Jl.Lintas Kalimantan Poros Tengah, Bahitom, Murung, Kabupaten Murung Raya, MURUNG RAYA	S0° 43.389' E114° 37.962'	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada jembatan dan penyempitan jalan dekat jembatan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak cukup waktu mengerem ketika dekat jembatan, sehingga kendaraan dapat juling
35	Titik 1 Km. 19,5 Nomor Ruas 001 Ruas Bts.Prov. Kalbar - Kudangan LAMANDAU	S1° 35.431' E111° 00.119'	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
36	Titik 2 Km. 1,6 Nomor Ruas 002 Ruas Kudangan - Penopa (Lamandau) LAMANDAU	S2° 34.210' E111° 44.612'	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
37	Titik 3 Km. 21,3 Nomor Ruas 002 Ruas Kudangan - Penopa LAMANDAU	S1° 42.836' E111° 06.171'	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
38	Titik 4 Km. 22,4 Nomor Ruas 002 Ruas Kudangan - Penopa LAMANDAU	S1° 42.980' E111° 05.874'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan



39	Titik 5 Km. 34,6 Nomor Ruas 002 Ruas Kudangan - Penopa LAMANDAU	S1° 49.034' E111° 05.811'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
40	Titik 6 Km 5,4 Nomor Ruas 003 Ruas Penopa - Kujan LAMANDAU	S1° 59.119' E111° 11.257'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
41	Titik 7 Km. 6,3 Nomor Ruas 003 Ruas Penopa - Kujan LAMANDAU	S1° 59.309' E111° 11.006'	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Lurus, sedikit menikung	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka & guardrail Rawan longsor Risk: Pada saat hujan lebar, ada air yang turun dari tebing Aquaplaning
42	Titik 8 Km. 8,8 Nomor Ruas 003 Ruas Penopa - Kujan LAMANDAU	S2° 00.270' E111° 11.382'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka Pepohonan menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Pengguna jalan tidak tahu ada kendaraan dari arah berlawanan karena terhalang pepohonan
43	Titik 9 Pertigaan Arah Kab. Sukamara Nomor Ruas 003 Ruas Penopa - Kujan LAMANDAU	S2° 11.520' E111° 22.034'	Lebar Jalan 6,2 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Terdapat APJ Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer



44	Titik 10 Nomor Ruas 003 Ruas Penopa – Kujan LAMANDAU	S2° 09.336' E111° 21.352'	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
45	Ruas Kujan - Penopa LAMANDAU	S 02°11'00.85" E 111°21'48.58"	Lebar Jalan 6,5 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
46	Ruas Kujan - Penopa LAMANDAU	S 02°10'07.81" E 111°21'25.53"	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
47	Ruas Kujan - Penopa LAMANDAU	2°11'33.6"S 111°22'04.1"E	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada akses ke kampung (simpang) Terdapat aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
48	Ruas Kudangan - Penopa LAMANDAU	2°05'21.2"S 111°12'14.8"E	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan



49	Ruas Kudangan - Penopa LAMANDAU	2°03'18.1"S 111°11'42.1"E	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan tajam	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
50	Ruas Kudangan - Penopa LAMANDAU	1°59'09.2"S 111°11'13.5"E	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
51	Ruas Runtu - Kujan LAMANDAU	2°14'25.8"S 111°36'59.2"E	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
52	Ruas Runtu - Kujan LAMANDAU	2°15'15.1"S 111°40'23.9"E	Lebar Jalan 6,1 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/Turunan	Tikungan ganda	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
53	Jembatan Sei Lintang Batang KOTAWARINGIN TIMUR	S2° 01.017' E112°59.977'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Jembatan di tikungan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kendaraan jumpung dan kehilangan kendali



54	Jl. Sampit – Pangkalan Bun KM.14 KOTAWARINGIN TIMUR	S2° 30.040' E112°52.436'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
55	Jl. Sampit – Pangkalan Bun KM.18 KOTAWARINGIN TIMUR	S2° 26.836' E112°49.770'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Pepohonan pada sisi simpang menghalangi jarak pandang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dengan pengguna jalan dari arah yg berlawanan
56	Jl. Sampit – Pangkalan Bun KM.42 KOTAWARINGIN TIMUR	S2° 28.933' E112°39.912'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Lurus Ada Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Adanya persimpangan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dikarenakan aktifitas masyarakat
57	Jl. Sampit – Pangkalan Bun KM.74 KOTAWARINGIN TIMUR	S2° 01.032' E112°59.959'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan Jembatan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Adanya persimpangan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dikarenakan aktifitas masyarakat
58	Jl. Sampit – Palangka Raya KM. 7 KOTAWARINGIN TIMUR	S2° 29.508' E112°58.356'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan Tajam Ada akses simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada marka yg sudah pudar Adanya persimpangan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Kecelakaan dikarenakan aktifitas masyarakat



59	Jl. RTA Milono KM 3,8 (Bundaran Burung) PALANGKA RAYA	2°14'56.6"S 113°55'11.7"E	Lebar Jalan 9 m Tipe Jalan 6/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Bundaran	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
60	Jl. Tjilik Riwut KM 2,5 (Simpang Antang) PALANGKA RAYA	2°11'48.4"S 113°54'13.6"E	Lebar Jalan 9 m Tipe Jalan 6/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
61	Jl. Tjilik Riwut KM 7 (Simpang Hiu Putih) PALANGKA RAYA	2°10'14.4"S 113°51'58.2"E	Lebar Jalan 9 m Tipe Jalan 6/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
62	Jl. Tjilik Riwut KM 710 (Simpang Hiu Putih) PALANGKA RAYA	2°09'36.7"S 113°50'45.7"E	Lebar Jalan 9 m Tipe Jalan 6/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
63	Bundaran Belah Jl. Trans Kalimantan, Mantaren I, Kahayan Hilir, Kabupaten Pulang Pisau, Kalimantan Tengah 73564 PULANG PISAU	2°46'48.5"S 114°16'18.8"E	Lebar Jalan 7 m Tipe Jalan 4/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
64	SMA N 1 JABIREN Jl. Lintas Kalimantan KM 56, Desa Jabiren, Kec. Jabiren Raya, Kab. Pulang Pisau NO RUAS 018 PULANG PISAU	S2° 31.601' E114° 11.424'	Lebar Jalan 7 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat sekolah Banyaknya aktifitas masyarakat Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer Potensi kecelakaan kepada masyarakat pejalan kaki
65	Tikungan Penyeberangan Mintin PULANG PISAU	S2° 31.601' E114° 11.424'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Terdapat sekolah Pepohonan pada tikungan jarak pandang kurang Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer



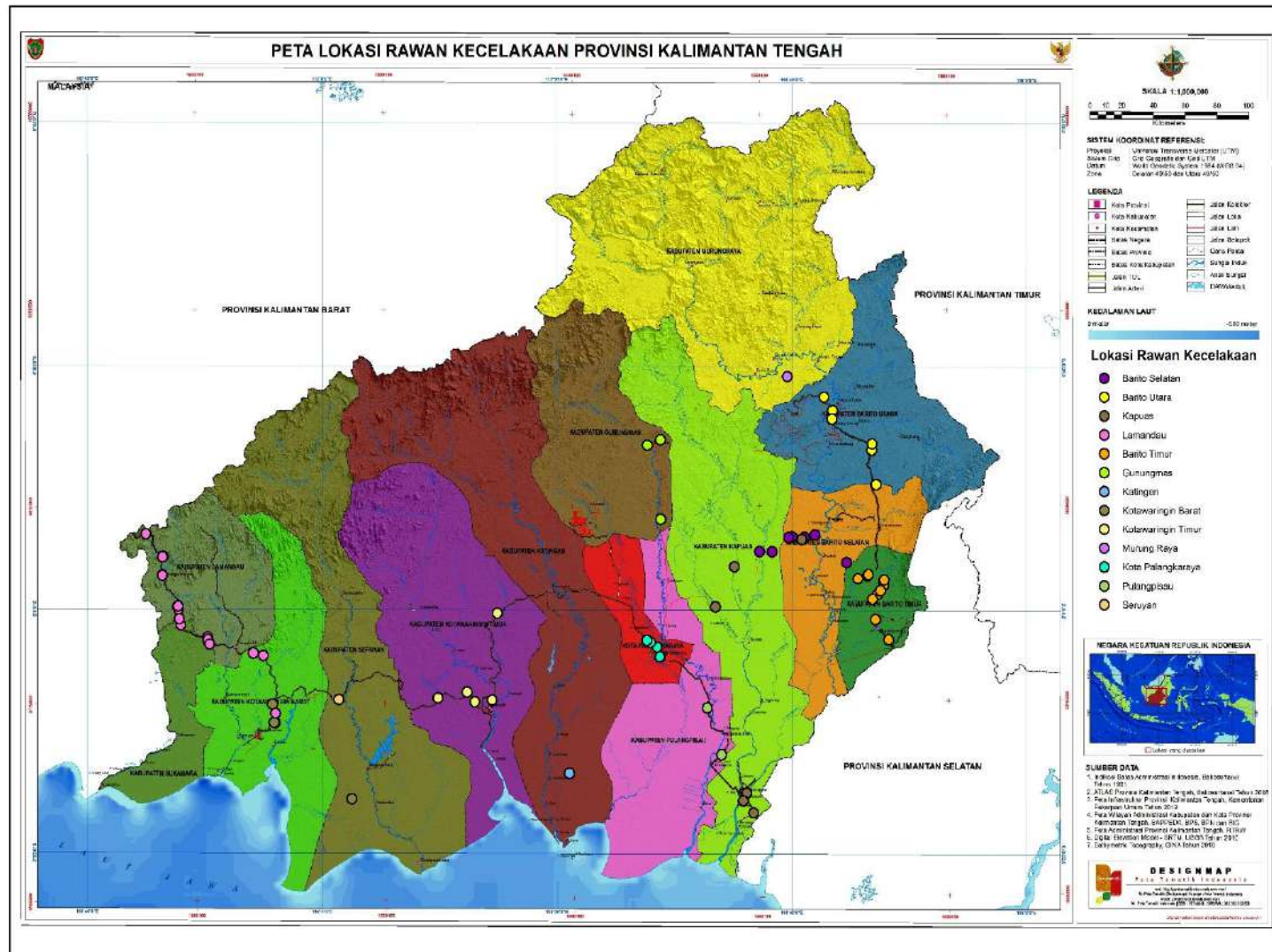
66	Jl. Tjilik Riwut (Palangka Raya – Kasongan) KATINGAN	2°53'16.19"S 113°24'47.78"E	Lebar Jalan 7 m Tipe Jalan 4/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Eksisting : WL Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
67	Jl. Tjilik Riwut KM 2 s.d KM 10 (Palangka Raya – Kasongan) KATINGAN			Datar		-
68	Jl. Tjilik Riwut KM 4 (Palangka Raya – Kasongan) KATINGAN			Datar		-
69	Pertigaan Depan Rumah Sakit Hanau SERUYAN	2°29'34.39"S 112°6'10.57"E	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada RPPJ dan marka Risk: Kecelakaan antar pengguna jalan di simpang
70	Tewah - Kurun GUNUNG MAS	S1°05.926" E113°50.593"	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Ada guardrail Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
71	Jl. Gunung Mas – Palangka Raya, Tengirang, Sepang GUNUNG MAS	S1°04.143" E113°55.059"	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
72	Jl. Trans Kalimantan, Sepang GUNUNG MAS	S1°30.046" E113°55.244"	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Jalan rusak Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
73	Jl. Palangka Raya – Kualau Kurun, Sepang GUNUNG MAS	S1°30.046" E113°55.244"	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Tanjakan/turunan	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Jalan rusak Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer



74	Pertigaan Simpang Bumiharjo (Akses menuju pelabuhan) KOTAWARINGIN BARAT	2°37'18.2"S 111°44'30.3"E	Lebar Jalan 7 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Menjadi akses kendaraan muatan barang keluar masuk pelabuhan, Ada akses ke jalan perkampungan Sering ada pasir di simpang untuk menutupi oli yang tercecer saat berbelok Risk: Kecelakaan melibatkan kendaraan muatan besar Kecelakaan melibatkan pejalan kaki
75	Pertigaan Simpang Sumber Agung KOTAWARINGIN BARAT	2°34'12.9"S 111°44'36.3"E	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Jalan rusak, Ada akses ke jalan perkampungan Risk: Pengguna jalan tidak bisa mengontrol kecepatan Understeer/oversteer
76	Pertigaan Ds. Natai Raya, Kotawaringin Barat KOTAWARINGIN BARAT	S2°62.096' E111°70.827'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Tikungan	Hazard: Ada akses ke jalan perkampungan Risk: Kecelakaan melibatkan kendaraan karena keluar masuk akses perkampungan
77	Ds. Bumiharjo KM.17, Kumai KOTAWARINGIN BARAT	S2°37.251' E111°44.186'	Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Turunan Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Ada akses ke jalan perkampungan Risk: Kecelakaan melibatkan kendaraan karena keluar masuk akses perkampungan
78	Jl. Jendral Ahmad Yani, Desa Sungai Melawen, (Gaputa Simpang Lada Lima)		Lebar Jalan 6 m Tipe Jalan 2/2 UD Bahu Jalan 1 m	Datar	Simpang	Hazard: Fasilitas Keselamatan Jalan kurang memadai, Ada akses ke jalan perkampungan Risk: Kecelakaan melibatkan kendaraan karena keluar masuk akses perkampungan, telah terjadi kecelakaan 9 kasus kecelakaan dari awal tahun 2022 yang mengakibatkan korban 6 orang meninggal dunia, 7 orang luka luka



Gambar 2.5 Peta Lokasi Daerah Rawan Kecelakaan





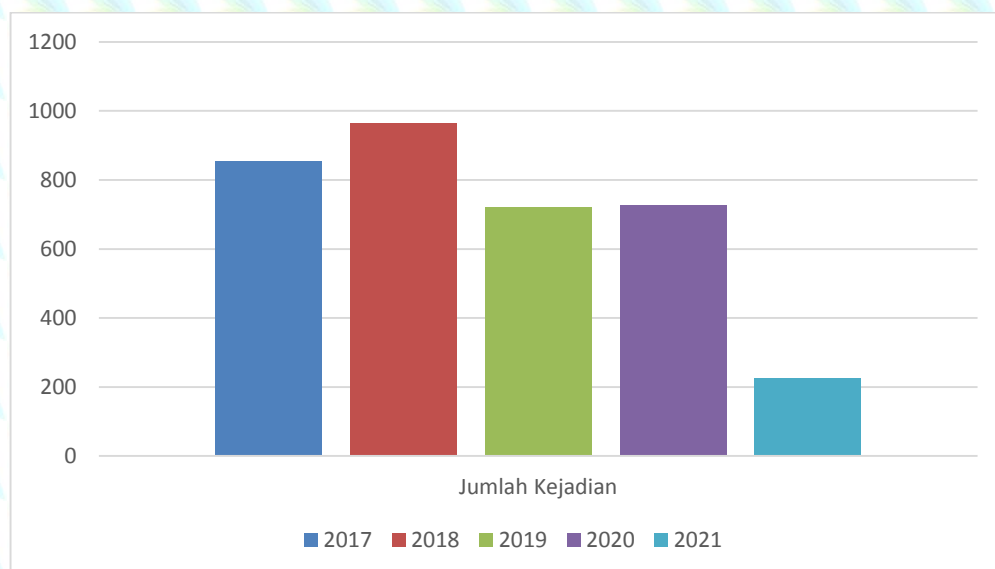
2.1.8 Data Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitas korban dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 sebanyak 3.487 Kejadian. Kejadian kecelakaan terbanyak ada pada Tahun 2018 yaitu sebanyak 964 kasus. Sedangkan untuk korban meninggal dunia terbanyak ada pada tahun 2017 sebanyak 369 jiwa.

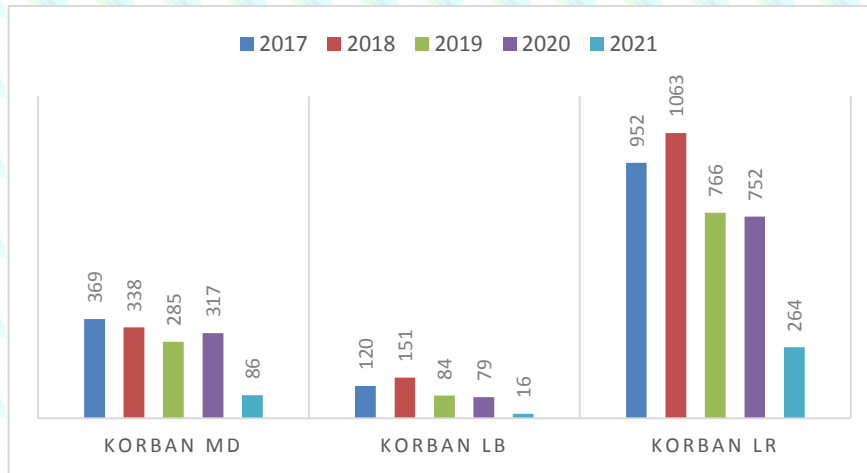
Tabel 2. 19 Angka Kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021

No	Berdasarkan Kecelakaan Lalu Lintas	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021	JUMLAH
1	JUMLAH KEJADIAN	KASUS	853	964	719	725	226	3487
2	KORBAN MD	ORANG	369	338	285	317	86	1395
3	KORBAN LB	ORANG	120	151	84	79	16	450
4	KORBAN LR	ORANG	952	1063	766	752	264	3797

Sumber: Data Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021



Gambar 2. 6 Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017-2021, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2022



Gambar 2. 7 Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2017-2021, Sumber: Data Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah, 2022

2.1.8.1 Berdasarkan Jenis Laka

Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, data kecelakaan berdasarkan jenis lakanya dalam kurun waktu Tahun 2017-2021, kecelakaan terbanyak adalah Laka Depan-Depan di Tahun 2017, 2018, dan 2020. Sedangkan pada Tahun 2019 dan 2021, mayoritas jenis laka yang terjadi adalah laka tunggal. Selain jenis laka tersebut, ternyata masih ditemukan kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat menabrak hewan ternak. Hal ini diharapkan dapat menjadi perhatian khusus dari pemerintah.

Tabel 2. 20 Data Kecelakaan berdasarkan Jenis Laka

Berdasarkan Jenis Laka	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. TUNGGAL	KASUS	152	329	222	201	77
b. DEPAN - DEPAN	KASUS	284	230	195	211	56
c. DEPAN - BELAKANG	KASUS	118	137	102	121	27
d. DEPAN - SAMPING	KASUS	84	64	68	46	20
e. SAMPING – SAMPING	KASUS	12	9	5	8	3
f. BELOK DI SIMPANG DARI ARAH YG SAMA	KASUS	49	52	31	47	13
g. BELOK DI SIMPANG DARI ARAH YG BERLAWANAN	KASUS	27	30	28	24	7



Berdasarkan Jenis Laka	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
h. BELOK DI SIMPANG DARI ARAH YG TEGAK LURUS	KASUS	7	11	11	7	4
i. TABRAK MANUSIA	KASUS	91	94	52	54	15
j. TABRAK HEWAN	KASUS	2	4	4	5	4
k. DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS	27	4	1	1	0
JUMLAH	KASUS	853	964	719	725	226

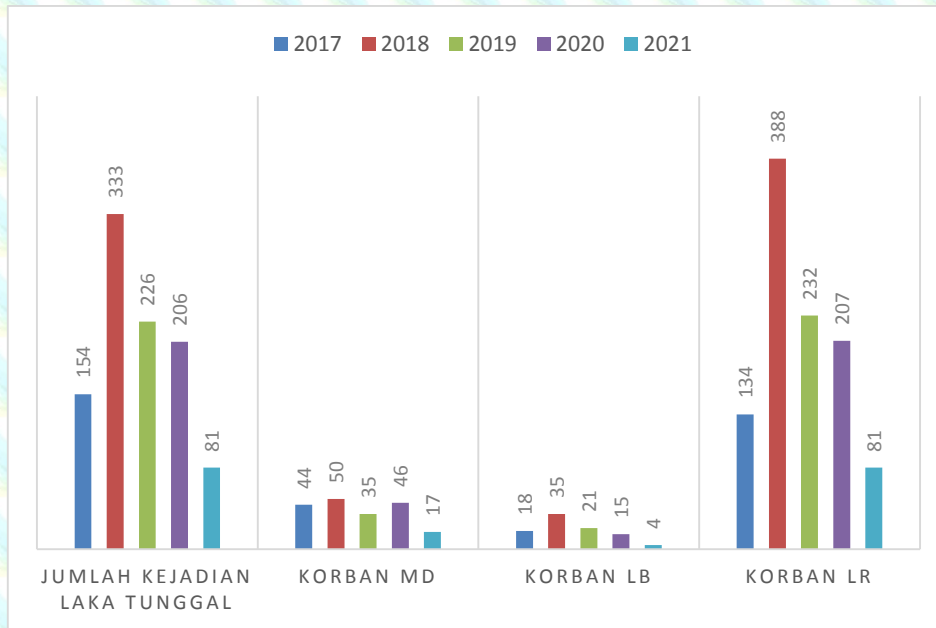
Sumber: Data Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah, 2022

Selain jenis laka tersebut, terdapat data jenis kecelakaan lain yaitu data kecelakaan tunggal, kecelakaan lalu lintas menonjol (Laka JOL), tabrak lari, dan tabrak beruntun. Dapat diketahui bahwa jumlah kasus kecelakaan tunggal terbanyak dan jumlah korban meninggal dunia terbanyak terjadi pada tahun 2018 yaitu 333 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 50 orang. Meskipun demikian, jumlah kerugian materi akibat kecelakaan tunggal terbanyak ada pada tahun 2019 sebesar Rp.606.460.100.

Tabel 2. 21 Data Kecelakaan Tunggal

	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
Jumlah Kejadian	Kasus	154	333	226	206	81
Korban MD	Orang	44	50	35	46	17
Korban LB	Orang	18	35	21	15	4
Korban LR	Orang	134	388	232	207	81
Kermat	Rupiah	417.650.020	364.350.500	606.460.100	316.500.000	168.150.000

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021



Gambar 2.8 Grafik Kondisi Korban Kejadian Laka Tunggal: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021



Gambar 2.9 Grafik Kerugian Materi Kejadian Laka Tunggal Tahun 2017-2018, Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah

Dapat diketahui bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas menonjol terbanyak di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada Tahun 2019 yaitu 10 kasus dengan jumlah korban meninggal dunia 4 jiwa. Meskipun demikian, jumlah kerugian materi akibat

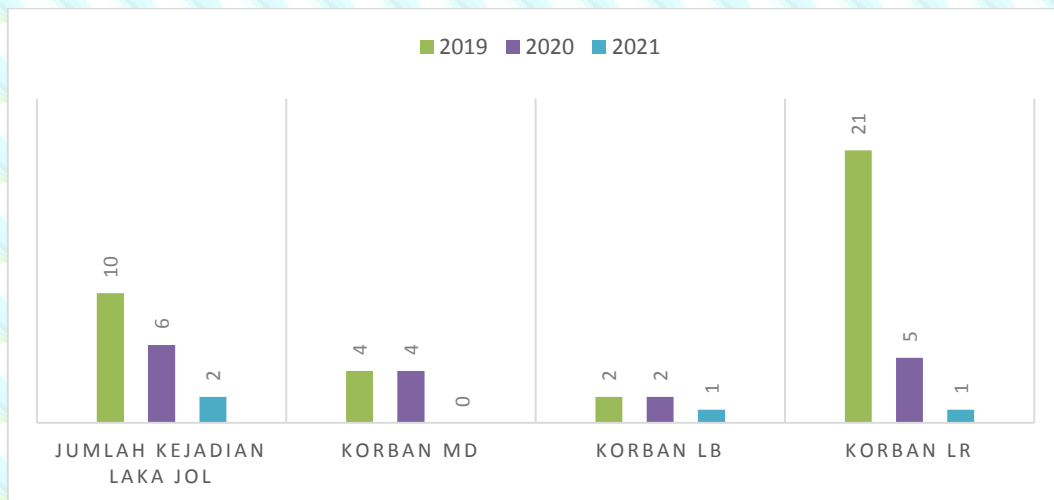


kecelakaan lalu lintas menonjol terbanyak ada pada tahun 2020 sebesar Rp.38.500.000.

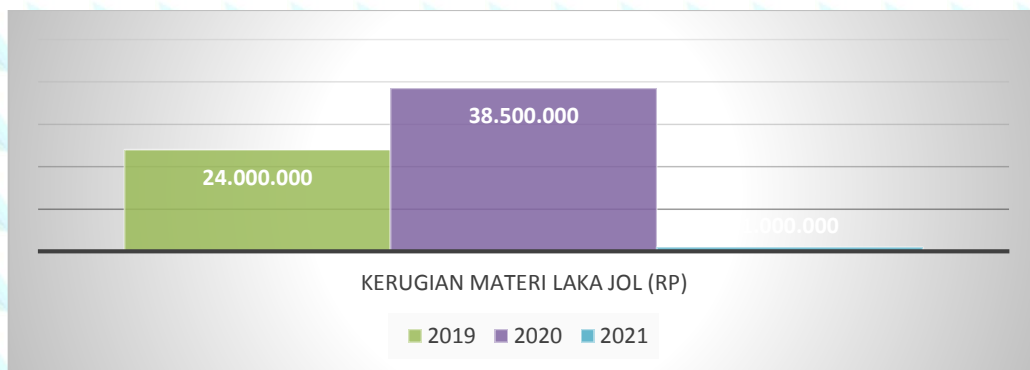
Tabel 2. 22 Data Kecelakaan Lalu Lintas Menonjol

	Satuan	2019	2020	2021
JUMLAH KEJADIAN	Kasus	10	6	2
KORBAN MD	Orang	4	4	0
KORBAN LB	Orang	2	2	1
KORBAN LR	Orang	21	5	1
Jumlah Laka Korban Lebih Dari 5 MD	Kasus	0	0	0
KERMAT	Rupiah	24.000.000	38.500.000	1.000.000

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2019-2021



Gambar 2. 10 Grafik Kondisi Korban Kejadian Kecelakaan Menonjol Tahun 2017-2018, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



Gambar 2. 11 Grafik Kerugian Materi Kejadian Laka JOL Tahun 2019-2021, Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah

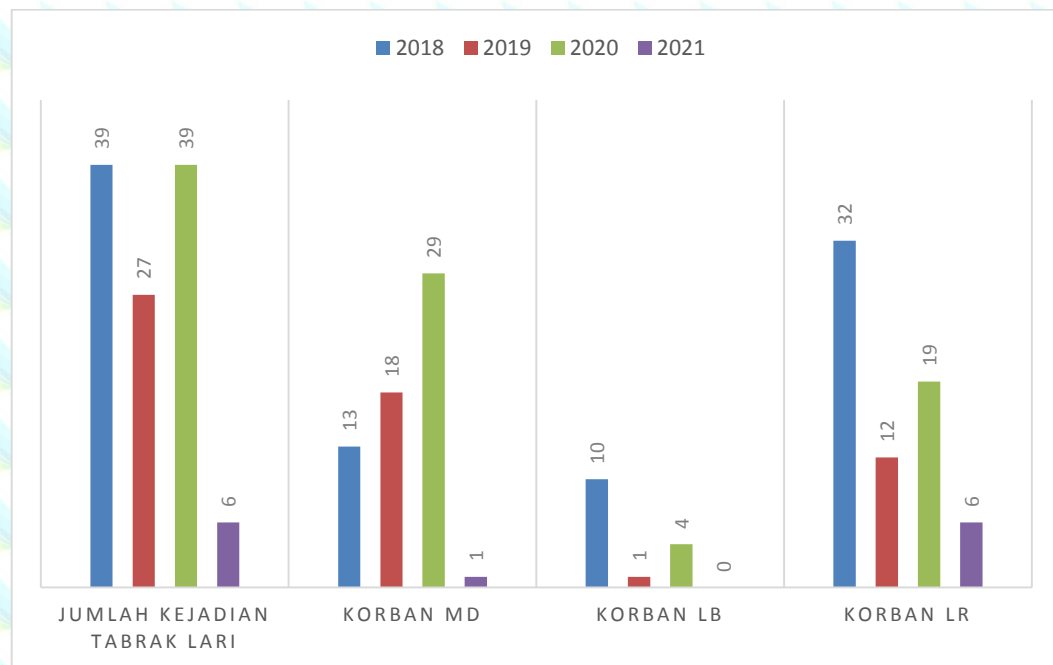


Pada Tabel 2.23. dapat diketahui bahwa jumlah kasus kecelakaan tabrak lari terbanyak dan jumlah korban meninggal dunia terbanyak terjadi pada tahun 2020 yaitu 39 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 29 orang. Meskipun demikian, jumlah kerugian materi akibat tabrak lari terbanyak ada pada tahun 2019 sebesar Rp.52.700.000.

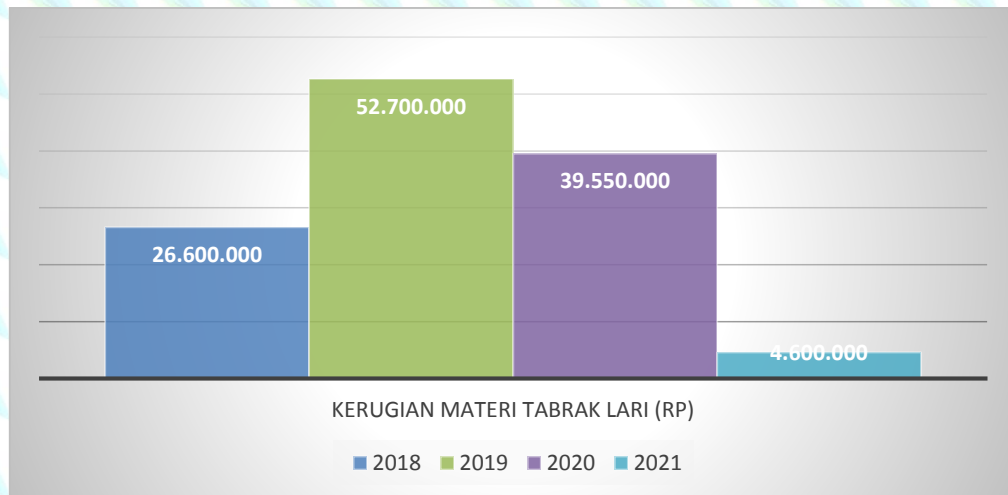
Tabel 2. 23 Data Kecelakaan Lalu Lintas Tabrak Lari

	Satuan	2018	2019	2020	2021
JUMLAH KEJADIAN	KASUS	39	27	39	6
KORBAN MD	ORANG	13	18	29	1
KORBAN LB	ORANG	10	1	4	0
KORBAN LR	ORANG	32	12	19	6
KERMAT	RUPIAH	26.600.000	52.700.000	39.550.000	4.600.000

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021



Gambar 2. 12 Grafik Kondisi Korban Tabrak Lari Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021



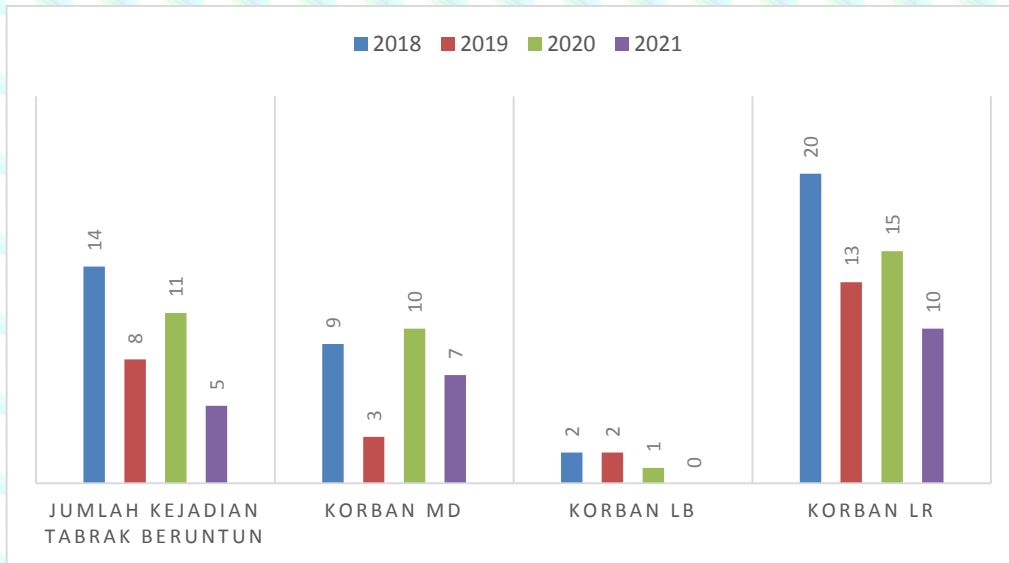
Gambar 2. 13 Grafik Kerugian Materi Akibat Tabrak Lari, Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021

Dapat diketahui bahwa jumlah kasus kecelakaan tabrak beruntun terbanyak terjadi pada Tahun 2018 sebanyak 14 kasus dan jumlah korban meninggal dunia terbanyak terjadi pada tahun 2020 dengan korban meninggal dunia sebanyak 10 orang. Sedangkan jumlah kerugian materi akibat kecelakaan tabrak beruntun terbanyak ada pada tahun 2020 sebesar Rp165.200.000.

Tabel 2. 24 Data Kecelakaan Lalu Lintas Tabrak Beruntun

	Satuan	2018	2019	2020	2021
JUMLAH KEJADIAN	KASUS	14	8	11	5
KORBAN MD	ORANG	9	3	10	7
KORBAN LB	ORANG	2	2	1	0
KORBAN LR	ORANG	20	13	15	10
KERMAT	RUPIAH	71.500.000	104.250.009	165.200.000	53.300.000

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021



Gambar 2. 14 Grafik Kondisi Korban Tabrak Beruntun Tahun 2018-2021, Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021



Gambar 2. 15 Grafik Kerugian Materi Akibat Tabrak Beruntun Tahun 2018-2021, Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021

2.1.8.2 Berdasarkan Status Jalan

Berdasarkan status jalannya, pada Tahun 2017-2021 total sebanyak 3468 kasus, mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada jalan Kab/Kota sebanyak 1456 kasus. kejadian

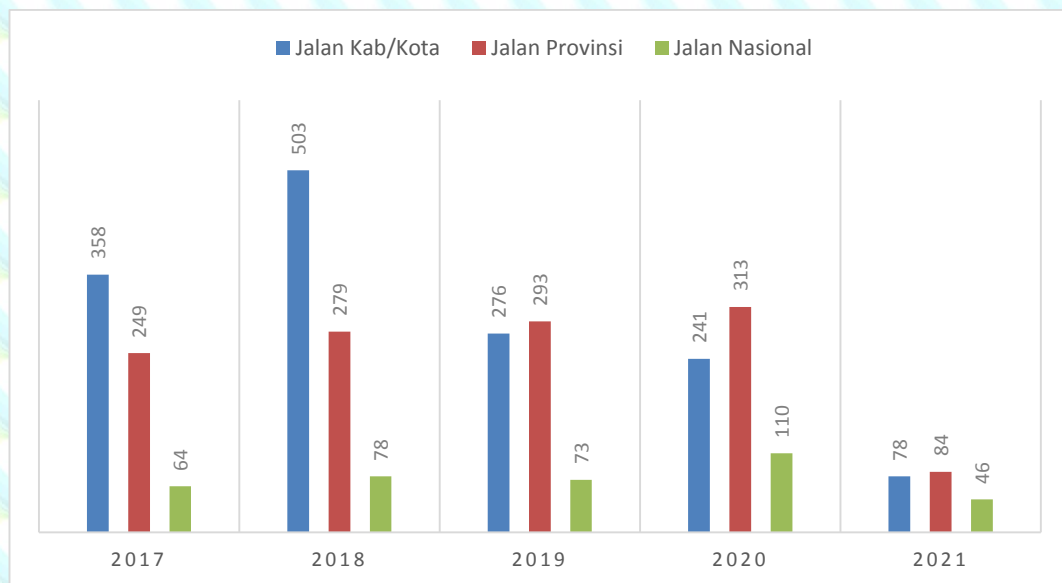


kecelakaan terjadi pada jalan Provinsi yaitu sebesar 1218 kasus kecelakaan.

Tabel 2.25 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Status Jalan

Uraian	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021	JUMLAH
Jalan Desa	KASUS	35	72	54	47	16	224
Jalan Kota / Kabupaten	KASUS	358	503	276	241	78	1456
Jalan Nasional	KASUS	64	78	73	110	46	371
Jalan Provinsi	KASUS	249	279	293	313	84	1218
DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS	135	29	19	14	2	199
JUMLAH	KASUS	841	961	715	725	226	3468

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021



Gambar 2.16 Grafik Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Status Jalan Tahun 2017-2021

2.1.8.3 Berdasarkan Objek Acuan

Berdasarkan objek acuan, mayoritas kejadian kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada area rumah/ perumahan/ permukiman pada urutan pertama. Sedangkan pada urutan kedua mayoritas kecelakaan terjadi pada area monument/ tugu/ patok.



Tabel 2.26 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Objek Acuan

Objek Acuan	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
Air Mancur/ Bundaran	KASUS	2	7	5	5	0
Gedung Bisnis/ Hotel/ Apartment	KASUS	2	5	0	6	1
Jembatan	KASUS	15	10	16	22	3
Kantor/ Perkantoran	KASUS	16	42	28	36	11
Monumen/ Tugu/ Patok	KASUS	105	166	105	111	44
Rumah / Perumahan / Pemukiman	KASUS	20	150	206	248	82
Rumah Sakit	KASUS	2	2	6	3	2
Sekolah/ Kampus	KASUS	10	23	9	13	6
Simpang	KASUS	24	56	62	56	27
SPBU	KASUS	1	10	5	2	4
Terminal Bis	KASUS	2	5	2	0	0
Tempat Ibadah	KASUS	13	27	12	14	5
Tempat Wisata	KASUS	0	3	7	2	4
Toko/ Pertokoan / Pasar	KASUS	21	48	35	54	24
DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS	620	410	221	153	13
JUMLAH	KASUS	853	964	719	725	226

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021

2.1.8.4 Berdasarkan Jenis dan Tipe Kendaraan

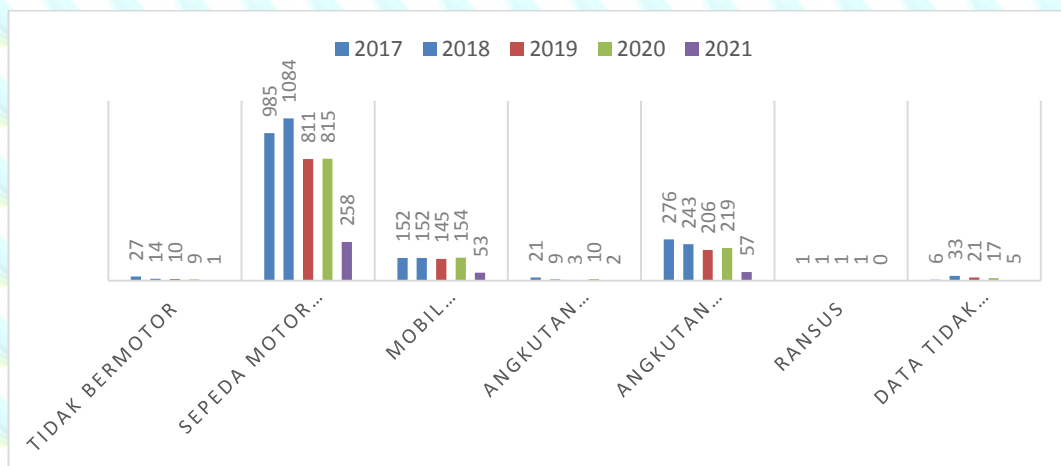
Berdasarkan Jenis dan Tipe Kendaraan mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada jenis kendaraan sepeda motor dengan kejadian terbanyak terjadi pada Tahun 2018 yaitu 1.084 kasus. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan sepeda motor sangat mendominasi yaitu sebanyak 71%. Jenis kendaraan yang mengalami lakalantas terbanyak kedua yaitu angkutan barang dengan jumlah kejadian terbanyak di Tahun 2017 yaitu 276 kasus.



Tabel 2.27 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Jenis Kendaraan

Berdasarkan Jenis Kendaraan	2017	2018	2019	2020	2021
a. TIDAK BERMOTOR	27	14	10	9	1
b. SEPEDA MOTOR (R2 + R3)	985	1.084	811	815	258
c. MOBIL PENUMPANG	152	152	145	154	53
d. ANGKUTAN ORANG (BUS)	21	9	3	10	2
e. ANGKUTAN BARANG	276	243	206	219	57
f. RANSUS	1	1	1	1	0
g. DATA TIDAK DIKETAHUI	6	33	21	17	5
JUMLAH	1.468	1.536	1.197	1.225	376

Sumber: Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021



Gambar 2. 17 Grafik Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Jenis Kendaraan tahun 2017-2020, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah

Berdasarkan data Tabel 2.28, mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada tipe kendaraan sepeda motor roda dua (R2) dengan kejadian terbanyak terjadi pada Tahun 2018 yaitu 1.083 kasus. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan sepeda motor roda dua sangat mendominasi yaitu sebanyak 71%. Tipe kendaraan yang mengalami lakalantas terbanyak kedua yaitu



mini bus dengan jumlah kejadian terbanyak di Tahun 2018 dan 2020 yaitu 104 kasus.

Tabel 2.28 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Tipe Kendaraan

Berdasarkan Tipe Kendaraan	2017	2018	2019	2020	2021
Becak Angin	1	1	0	0	0
Bus Gandeng	18	5	0	0	0
Cikar/ Dokar/ Delman	0	0	0	0	0
Jeep (SUV)	0	3	4	3	0
Kendaraan Alat Berat	1	1	1	1	0
Kereta Api	0	0	0	0	0
Medium Bus	2	3	3	5	2
Medium Truk	98	74	75	90	30
Mini Bus	100	104	97	104	32
Mini Truk	25	18	19	19	3
Mobil Tangki	45	28	26	29	4
Pick up	91	99	62	57	15
R2 (Sepeda Motor)	984	1083	810	815	258
R3 (Bentor / Bajaj / Bemo)	1	1	1	0	0
Sedan Penumpang	0	6	8	15	12
Sepeda Angin	26	13	10	9	1
Standar Bus	1	1	0	5	0
Tangki Gandeng	1	1	0	2	0
Tidak Diketahui	6	33	21	17	5
Trailer 20 Feet	1	0	0	0	0
Trailer 40 Feet	0	1	0	0	0
Truk Berat / Tronton	15	16	18	19	2
Truk Gandeng	0	2	0	1	0
Van / Box Hantaran	0	4	6	2	3
Van Penumpang	52	39	36	32	9
JUMLAH	1468	1536	1197	1225	376

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021

2.1.8.5 Berdasarkan Kondisi Awal Kendaraan

Meskipun data kondisi awal kendaraan yang tersedia sangat minim dikarenakan lebih banyak data kendaraan yang tidak diketahui, pada Tabel 2.29 terlihat bahwa banyak kecelakaan yang disebabkan kondisi awal lampu kendaraan tidak berfungsi disusul dengan kondisi awal kerusakan mesin pada mayoritas kedua. Hal ini mengindikasikan bahwa kendaraan masih dipergunakan untuk melakukan perjalanan meskipun dalam kondisi yang tidak layak jalan.



Tabel 2. 29 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Awal Kendaraan

Berdasarkan Kondisi Awal Kendaraan	2018	2019	2020	2021
a. REM TIDAK BERFUNGSI	4	9	1	0
b. RUSAK SISTEM KELISTRIKAN	0	1	0	0
c. KEMUDI KURANG BAIK	0	1	0	0
d. KERUSAKAN MESIN	11	9	2	2
e. KERUSAKAN RODA	4	4	7	6
f. LAMPU TIDAK BERFUNGSI	21	8	10	6
g. BAN KURANG BAIK	6	0	5	0
h. BEBAN MUATAN BERLEBIH	0	0	3	0
i. UKURAN BERLEBIH	0	0	0	0
j. KERUSAKAN AS GARDAN	0	0	4	0
k. KACA SPION TIDAK ADA	6	0	0	9
l. KERUSAKAN GIGI TRANSMISI	0	0	0	0
m. DATA TIDAK DIKETAHUI	1675	1497	1636	597
JUMLAH	1727	1529	1668	620

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021

2.1.8.6 Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan

Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan terlihat bahwa kondisi permukaan jalan lokasi terjadinya kecelakaan didominasi oleh jalan dengan kondisi permukaan baik. Jumlah kecelakaan tertinggi pada jalan dengan kondisi permukaan baik terjadi pada Tahun 2018 yaitu 868 kasus.

Tabel 2.30 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan

Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. BAIK	KASUS	747	868	576	601	187
b. BERLUBANG	KASUS	27	32	42	47	18
c. BEROMBAK	KASUS	11	15	13	8	4
d. KERITING	KASUS	13	15	13	9	2
e. BERALUR	KASUS	1	1	0	2	0
f. LICIN	KASUS	8	1	6	4	4
g. BERDEBU / BERPASIR	KASUS	7	2	2	2	0
h. BANJIR	KASUS	0	0	0	3	0
i. BASAH	KASUS	21	15	23	30	9



j. DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS	18	15	44	19	2
JUMLAH	KASUS	853	964	719	725	226

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021

2.1.8.7 Berdasarkan Geometri Jalan

Berdasarkan Geometri Jalan terlihat bahwa geometri jalan lokasi terjadinya kecelakaan didominasi oleh jalan dengan geometri lurus. Jumlah kecelakaan tertinggi pada jalan dengan geometri lurus terjadi pada Tahun 2018 yaitu 756 kasus. Selain itu kecelakaan pada geometri jalan menikung juga menjadi mayoritas kedua dengan jumlah kecelakaan pada jalan menikung terbanyak terjadi di Tahun 2017 sebanyak 133 kasus. Berdasarkan data tersebut, pemerintah daerah perlu memberikan perhatian serius pada jalan dengan geometri lurus dan menikung.

Tabel 2.31 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Geometri Jalan

Berdasarkan Geometri Jalan	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. LURUS	KASUS	632	756	506	553	172
b. MENIKUNG	KASUS	133	101	86	99	20
c. TEROWONGAN	KASUS	0	0	0	0	0
d. JEMBATAN	KASUS	11	6	8	7	1
e. TUKUNGAN TAJAM / PATAH	KASUS	0	6	6	6	4
f. SIMPANG (Y)	KASUS	16	3	5	5	4
g. BUNDRAN (O)	KASUS	4	9	7	6	1
h. SIMPANG EMPAT (x/+)	KASUS	19	23	28	18	10
i. SIMPANG (T)	KASUS	17	28	26	17	9
j. SIMPANG EMPAT TIDAK SEJAJAR (-L)	KASUS	3	1	0	0	0
k. MULTI	KASUS	0	0	4	0	2
l. DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS	18	31	43	14	3
JUMLAH	KASUS	853	964	719	725	226

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



2.1.8.8 Berdasarkan Kondisi Cuaca

Berdasarkan Kondisi Cuaca, terlihat bahwa mayoritas kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi saat cuaca cerah paling tinggi pada tahun 2018 sebanyak 847 kasus.

Tabel 2.32 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Cuaca

Berdasarkan Kondisi Cuaca	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. CERAH	KASUS	716	847	608	574	175
b. BERAWAN MENDUNG	KASUS	20	17	13	48	6
c. BERKABUT	KASUS	6	12	3	2	0
d. HUJAN / GERIMIS	KASUS	84	73	70	85	26
e. ANGIN KENCANG	KASUS	1	0	0	0	0
f. HUJAN DAN ANGIN KENCANG	KASUS	2	0	2	1	0
g. HUJAN ES	KASUS	0	0	0	0	0
h. DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS	24	15	23	15	19
JUMLAH	KASUS	853	964	719	725	226

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021

2.1.8.9 Berdasarkan Kondisi Cahaya

Berdasarkan Kondisi Cahaya terlihat bahwa mayoritas kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi saat kondisi cahaya terang/jelas.

Tabel 2.33 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Kondisi Cahaya

Berdasarkan Kondisi Cahaya	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. TERANG / JELAS	KASUS	626	685	513	487	156
b. REDUP / SAMAR	KASUS	107	155	122	140	45
c. GELAP / TIDAK TERLIHAT	KASUS	100	115	58	78	23
d. DATA TIDAK DIKETAHUI	KASUS		9	26	20	2
JUMLAH	KASUS	833	964	719	725	226

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



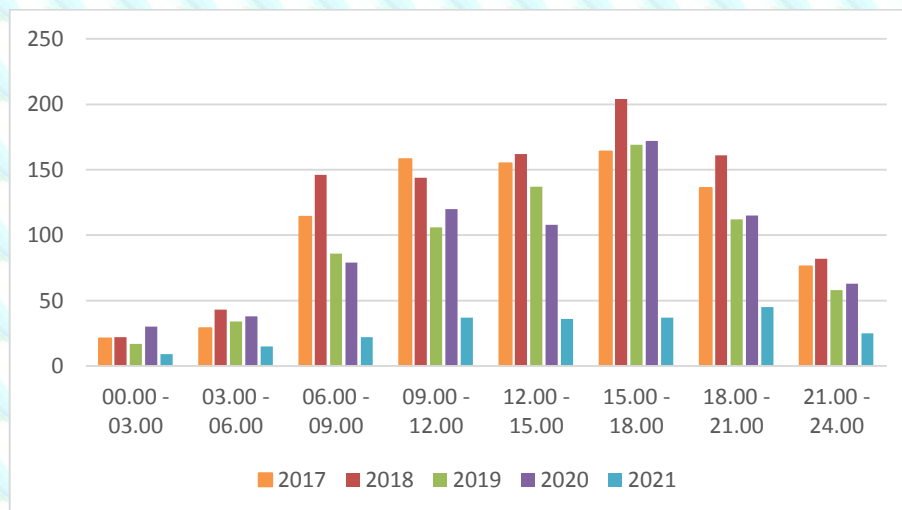
2.1.8.10 Berdasarkan Waktu Kejadian

Berdasarkan waktu kejadian kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi adanya perubahan tren. Pada Tahun 2017 hingga Tahun 2020, waktu kejadian kecelakaan mayoritas terjadi pada pukul 15:00 – 18:00 WIB. Pada tahun 2021, mayoritas waktu kejadian kecelakaan terjadi pada pukul 18:00 - 21:00 WIB. Maka dari itu, perlu adanya antisipasi di jam rawan kecelakaan.

Tabel 2.34 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Waktu Kejadian

Waktu Kejadian	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. 00.00 - 03.00	KASUS	21	22	17	30	9
b. 03.00 - 06.00	KASUS	29	43	34	38	15
c. 06.00 - 09.00	KASUS	114	146	86	79	22
d. 09.00 - 12.00	KASUS	158	144	106	120	37
e. 12.00 - 15.00	KASUS	155	162	137	108	36
f. 15.00 - 18.00	KASUS	164	204	169	172	37
g. 18.00 - 21.00	KASUS	136	161	112	115	45
h. 21.00 - 24.00	KASUS	76	82	58	63	25
JUMLAH	KASUS	853	964	719	725	226

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



Gambar 2.18 Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Waktu Kejadian, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



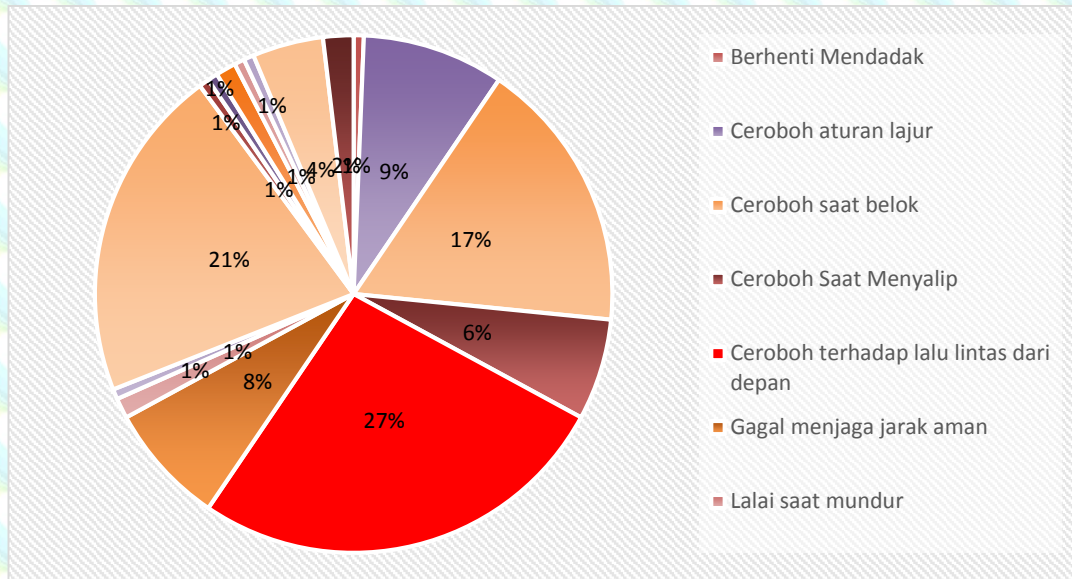
2.1.8.11 Berdasarkan Penyebab Faktor Pengemudi

Berdasarkan data dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, penyebab kecelakaan berdasarkan perilaku pengemudi mayoritas disebabkan ceroboh terhadap lalu lintas ari depan tertinggi pada tahun 2019 dengan 107 kasus, dan melampau batas kecepatan sebanyak 103 kasus.

Tabel 2.35 Data Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Perilaku Pengemudi

Berdasarkan Perilaku Pengemudi	Satuan	2018	2019	2020	2021
Berhenti Mendadak	ORANG	4		3	1
Ceroboh aturan lajur	ORANG	38	34	30	14
Ceroboh saat belok	ORANG	72	59	65	27
Ceroboh Saat Menyalip	ORANG	42	49	35	10
Ceroboh terhadap lalu lintas dari depan	ORANG	84	107	81	42
Gagal memberi isyarat (lampu sein/rem tidak menyala)	ORANG	2	5	6	0
Gagal menjaga jarak aman	ORANG	105	83	44	12
Lalai saat mundur	ORANG	1	1	1	2
Melakukan aktifitas lain	ORANG	15	8	8	1
Melampaui batas kecepatan	ORANG	88	103	100	33
Melawan Arus Lalu lintas	ORANG	3	3	4	1
Memotong setelah menyalip	ORANG	0	0	0	1
Mendadak Merubah Kecepatan	ORANG	0	6	2	0
Mengabaikan APILL	ORANG	2	2	2	0
Mengabaikan aturan lajur	ORANG	4	6	8	2
Mengabaikan hak jalur pejalan kaki	ORANG	5	4	3	1
Mengabaikan Polisi	ORANG				
Mengabaikan rambu dan marka	ORANG	6	2	1	
Menggunakan HP/ Gadget	ORANG	2			
Menyalip di tikungan	ORANG				1
Salah memberi isyarat	ORANG	1		1	
Salah posisi parkir	ORANG	4	3	13	7
Tertidur / kelelahan	ORANG	13	2	6	3
Tidak diketahui	ORANG	412	381	383	108
JUMLAH	ORANG	903	858	796	266

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



Gambar 2.19 Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Faktor Pengemudi Tahun 2021, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2021

2.1.8.12 Berdasarkan Usia Pelaku dan Korban

Berdasarkan data Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dan korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 total korban sebanyak 5584 orang. Berdasarkan data tersebut diketahui bahwa rentang usia 15-19 tahun merupakan pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak dengan total 915 pelaku atau 16%.

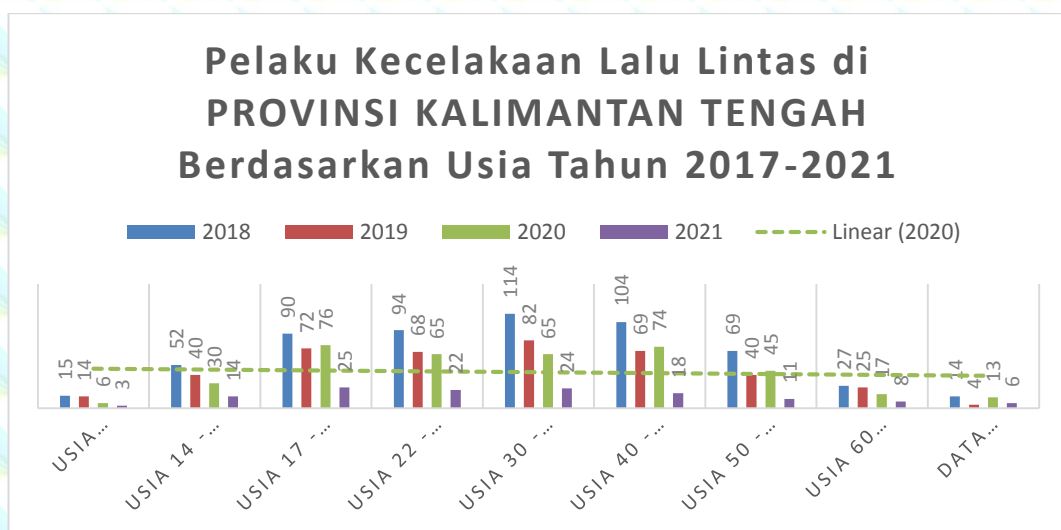
Tabel 2.36 Data Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Usia

Uraian	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021	Jumlah
a. Usia 0 - 4	ORANG	23	26	13	24	14	100
b. Usia 5 - 9	ORANG	47	52	33	37	15	184
c. Usia 10 - 14	ORANG	88	98	69	52	20	327
d. Usia 15 - 19	ORANG	201	245	206	201	62	915
e. Usia 20 - 24	ORANG	190	169	145	172	49	725
f. Usia 25 - 29	ORANG	129	123	101	108	22	483
g. Usia 30 - 34	ORANG	105	124	98	90	28	445
h. Usia 35 - 39	ORANG	101	132	111	84	38	466
i. Usia 40 - 44	ORANG	85	147	98	92	34	456



j. Usia 45 - 49	ORANG	71	117	69	78	19	354
k. Usia 50 - 54	ORANG	74	89	66	78	18	325
l. Usia 55 - 59	ORANG	55	90	48	46	18	257
m. Usia 60 lebih	ORANG	73	105	77	79	28	362
n. Data tidak diketahui	ORANG	149	27	1	7	1	185
JUMLAH	ORANG	1391	1544	1135	1148	366	5584

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2021



Gambar 2. 20 Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Usia Pelaku Tahun 2018-2021, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2018-2021

Berdasarkan usia korban kecelakaan lalu lintas diketahui bahwa sepanjang Tahun 2017 - 2021, rentang usia 15-19 tahun merupakan korban kecelakaan lalu lintas terbanyak dengan total 915 korban atau 16,38%. Pada Tahun 2021, jumlah korban laka lantans rentang usia 15-19 tahun mencapai 62 orang atau 17%.

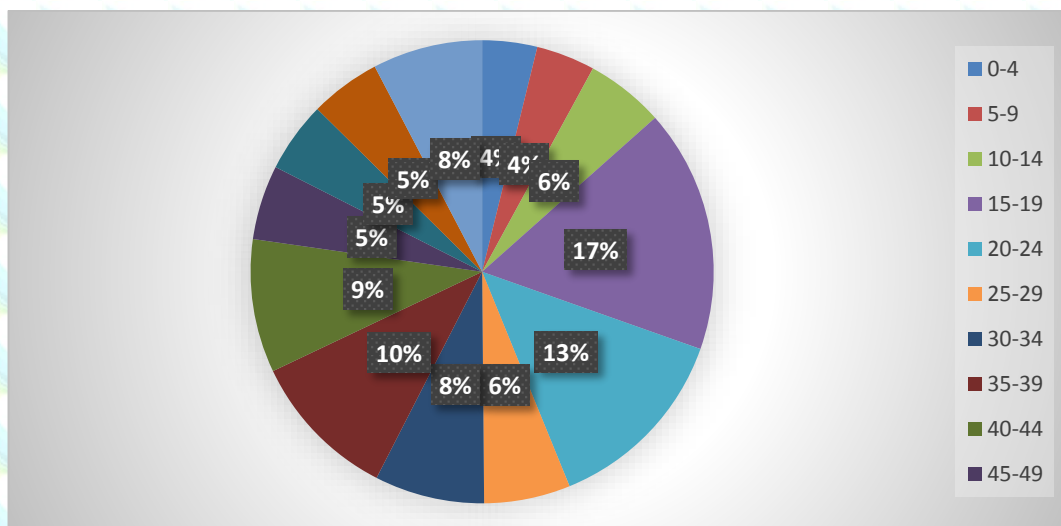
Tabel 2.37 Data Kecelakaan berdasarkan Usia

Usia Korban	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. Usia 0 - 4	ORANG	23	26	13	24	14
b. Usia 5 - 9	ORANG	47	52	33	37	15
c. Usia 10 - 14	ORANG	88	98	69	52	20
d. Usia 15 - 19	ORANG	201	245	206	201	62
e. Usia 20 - 24	ORANG	190	169	145	172	49



Usia Korban	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
f. Usia 25 - 29	ORANG	129	123	101	108	22
g. Usia 30 - 34	ORANG	105	124	98	90	28
h. Usia 35 - 39	ORANG	101	132	111	84	38
i. Usia 40 - 44	ORANG	85	147	98	92	34
j. Usia 45 - 49	ORANG	71	117	69	78	19
k. Usia 50 - 54	ORANG	74	89	66	78	18
l. Usia 55 - 59	ORANG	55	90	48	46	18
m. Usia 60 lebih	ORANG	73	105	77	79	28
n. Data tidak diketahui	ORANG	149	27	1	7	1
JUMLAH	ORANG	1391	1544	1135	1148	366

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021



Gambar 2.21 Persentase Usia Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2021, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2021

2.1.8.13 Berdasarkan Profesi Pelaku dan Korban

Berdasarkan data terlihat bahwa mayoritas profesi pelaku kecelakaan cukup bervariasi setiap tahunnya. Pada tahun 2018, 2020, dan 2021 mayoritas pelaku berprofesi sebagai wiraswasta /wirausaha sebanyak 266 orang atau sekitar 24%. Pada tahun 2019 mayoritas pelaku berprofesi sebagai pegawai swasta sebanyak 111 orang. Mayoritas korban kecelakaan yang berprofesi sebagai wiraswasta/wirausaha dan pegawai swasta perlu mendapat perhatian lebih lanjut dari pemerintah karena kecelakaan lalu lintas

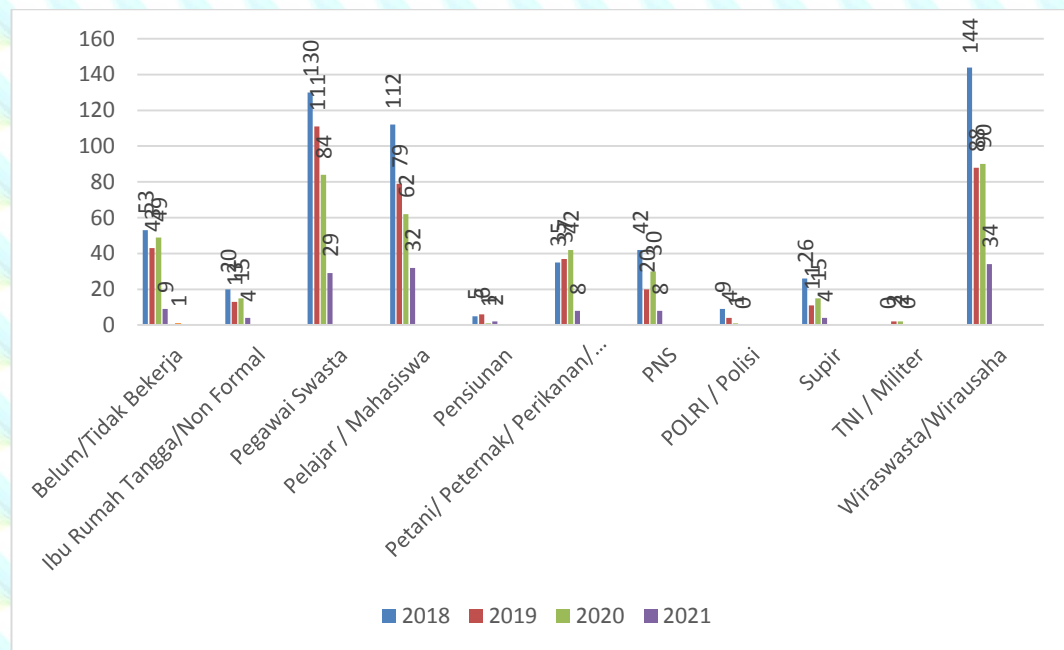


dapat menimbulkan cacat fisik bahkan kematian. Hal ini tentunya tidak hanya berdampak terhadap korban secara langsung, tetapi juga akan berdampak pada ekonomi keluarga korban.

Tabel 2.38 Data Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Profesi

Pekerjaan Pelaku	Satuan	2018	2019	2020	2021
Belum/Tidak Bekerja	ORANG	53	43	49	9
Ibu Rumah Tangga/Non Formal	ORANG	20	13	15	4
Pegawai Swasta	ORANG	130	111	84	29
Pelajar / Mahasiswa	ORANG	112	79	62	32
Pensiunan	ORANG	5	6	1	2
Petani/ Peternak/ Perikanan/ Buruh	ORANG	35	37	42	8
PNS	ORANG	42	20	30	8
POLRI / Polisi	ORANG	9	4	1	
Supir	ORANG	26	11	15	4
TNI / Militer	ORANG	0	2	2	0
Wiraswasta/Wirausaha	ORANG	144	88	90	34
JUMLAH	ORANG	576	414	391	130

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018 – 2021



Gambar 2.22 Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Profesi Tahun 2018-2021, Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2018-2021



Berdasarkan Tabel 2.33 terlihat bahwa mayoritas profesi korban kecelakaan cukup bervariasi setiap tahunnya. Pada tahun 2021 terjadi 364 kecelakaan, mayoritas pelaku berprofesi sebagai korban kecelakaan adalah sebagai pelajar/mahasiswa sebanyak 101 korban (27,7%). Ini menandakan bahwa perlunya sosialisasi dan pemahaman berlalu lintas yang berkeselamatan kepada pelajar/mahasiswa.

Tabel 2.38 Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Profesi

Profesi Korban	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
Belum/Tidak Bekerja	ORANG	21	171	116	104	30
Ibu Rumah Tangga/ Non Formal	ORANG	66	105	92	88	36
Pegawai Swasta	ORANG	304	260	209	238	62
Pelajar / Mahasiswa	ORANG	340	347	248	259	101
Pensiunan	ORANG	5	18	16	11	8
Petani/ Peternak/ Perikanan/ Buruh	ORANG	95	111	84	89	26
PNS	ORANG	88	110	53	69	24
POLRI / Polisi	ORANG	11	19	15	5	2
Supir	ORANG	11	15	3	8	2
TNI / Militer	ORANG	4	4	13	9	1
Wiraswasta/Wirusaha	ORANG	343	372	286	268	72
JUMLAH	ORANG	1288	1532	1135	1148	364

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021

2.1.8.14 Berdasarkan Pendidikan Pelaku dan Korban

Meskipun cukup banyak pelaku dan korban kecelakaan yang tidak diketahui data pendidikannya, terlihat bahwa mayoritas pendidikan pelaku maupun korban kecelakaan lalu lintas adalah SLTA/Sederajat. total jumlah korban kecelakaan yang berpendidikan SLTA/Sederajat sepanjang tahun 2017-2021 adalah 1.642 korban atau 54,59% dari korban yang diketahui data pendidikannya.



Tabel 2.39 Data Korban Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan Pendidikan

Pendidikan Korban	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021
a. SD / SEDERAJAT	ORANG	139	166	85	81	20
b. SLTP / SEDERAJAT	ORANG	183	166	110	99	29
c. SLTA / SEDERAJAT	ORANG	447	486	317	309	83
d. D3	ORANG	10	8	11	18	4
e. S1	ORANG	50	70	31	48	23
f. S2	ORANG	5	5	1	4	0
g. DATA TIDAK DIKETAHUI	ORANG	218	584	580	589	207
JUMLAH	ORANG	1052	1485	1135	1148	366

Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2017-2021

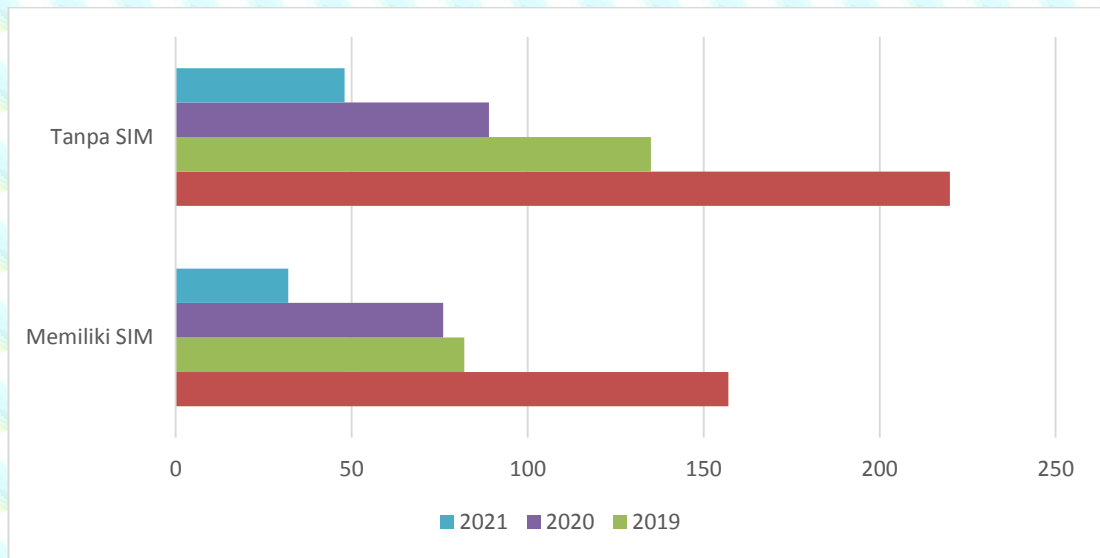
2.1.8.15 Berdasarkan Kepemilikan SIM Pelaku

Berdasarkan Data Pelaku Kecelakaan yang Memiliki SIM dan Tanpa SIM di Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018 – 2021 diketahui bahwa mayoritas pelaku kecelakaan tidak memiliki SIM. Jumlah pelaku kecelakaan yang tidak memiliki SIM mencapai 492 orang atau sebesar 32,9%.

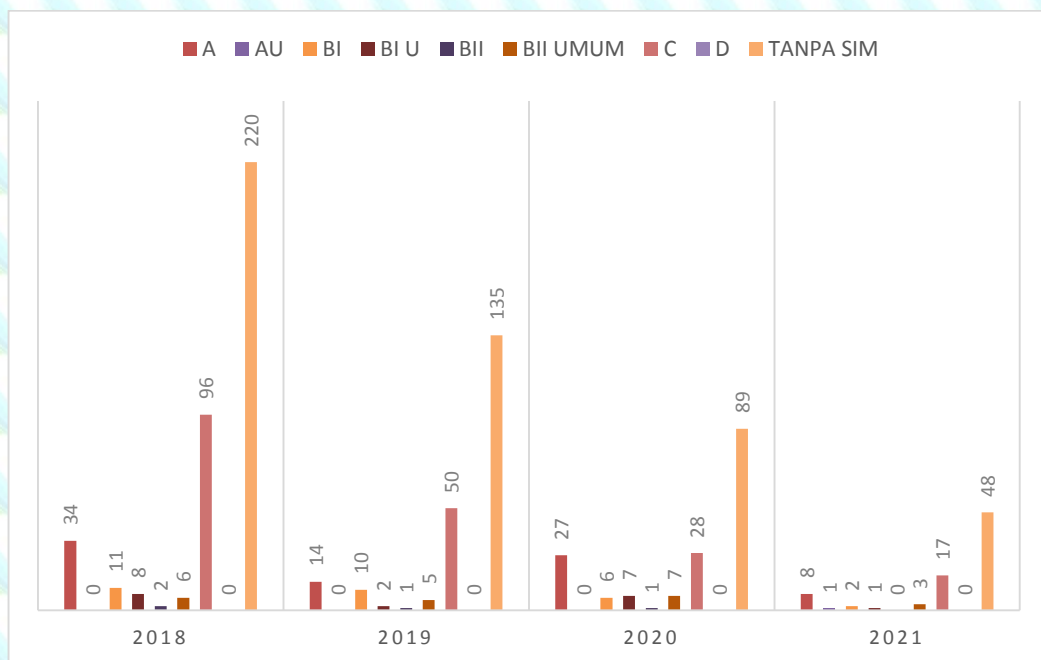
Tabel 2.40 Data Pelaku Kecelakaan berdasarkan Kepemilikan SIM

Uraian	Satuan	2017	2018	2019	2020	2021	JUMLAH
a. SIM A	ORANG		34	14	27	8	83
b. SIM BI	ORANG		11	10	6	2	29
c. SIM B II	ORANG		2	1	1		4
d. SIM C	ORANG		96	50	28	17	191
g. SIM A UMUM	ORANG					1	1
h. SIM BI UMUM	ORANG		8	2	7	1	18
i. SIM B II UMUM	ORANG		6	5	7	3	21
j. TANPA SIM	ORANG		220	135	89	48	492
k. DATA TIDAK DIKETAHUI	ORANG		182	197	226	51	656
JUMLAH	ORANG		559	414	391	131	1495

Sumber: Data Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021



Gambar 2. 23 Data Pelaku Kecelakaan yang Memiliki SIM dan Tanpa SIM, *Sumber: Data Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018-2021*



Gambar 2.24 SIM Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2018-2021
Sumber: Data Ditlantas Provinsi Kalimantan Tengah, 2018-2021

2.1.8.16 Kerugian Materi

Berdasarkan data dari Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah, kerugian materi yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas cukup besar. Pada Tabel 2.2 terlihat bahwa

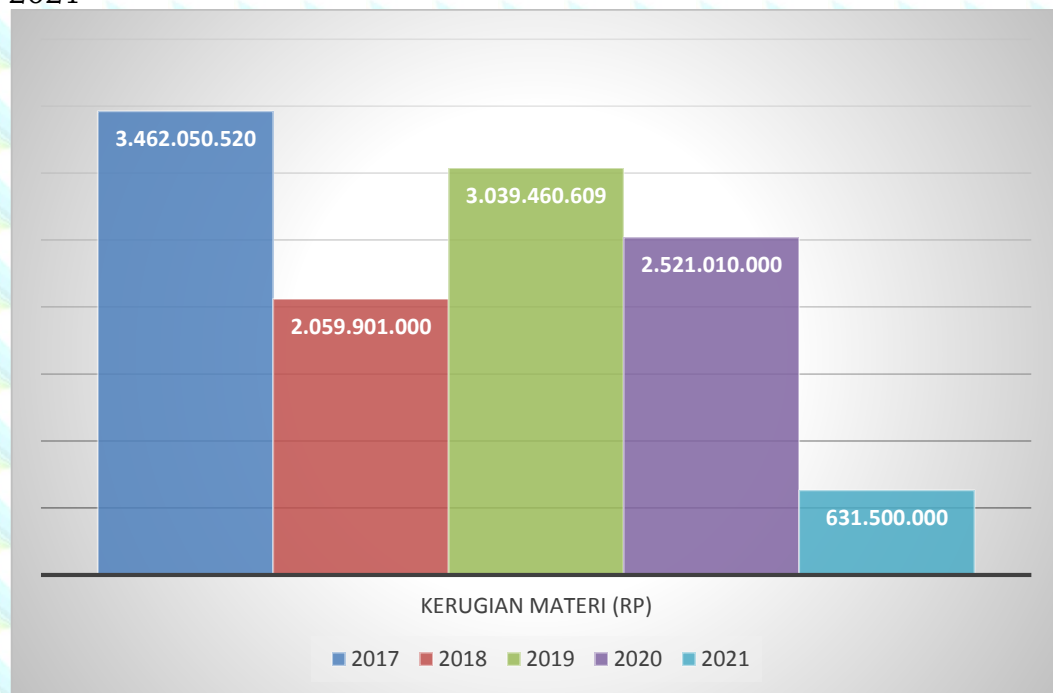


kerugian materi akibat lakalantas terbesar terjadi pada tahun 2017 yaitu Rp. 3.462.050.520.

Tabel 2.41 Tabel Kerugian Materi Akibat Kecelakaan Lalu Lintas

Kerugian Materi (Rp)	Tahun				
	2017	2018	2019	2020	2021
	3.462.050.520	2.059.901.000	3.039.460.609	2.521.010.000	631.500.000

Sumber: Data Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2020-2021



Gambar 2. 25 Grafik Kerugian Materi Akibat Kecelakaan Lalu Lintas, Sumber: Data Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2020-2021

2.1.8.17 Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Kota/Kabupaten

Berdasarkan data dari Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah, selama periode Tahun 2017-2021 terbanyak terjadi kecelakaan di Kab. Palangkaraya 848 Kejadian (21,47%), Kemudian



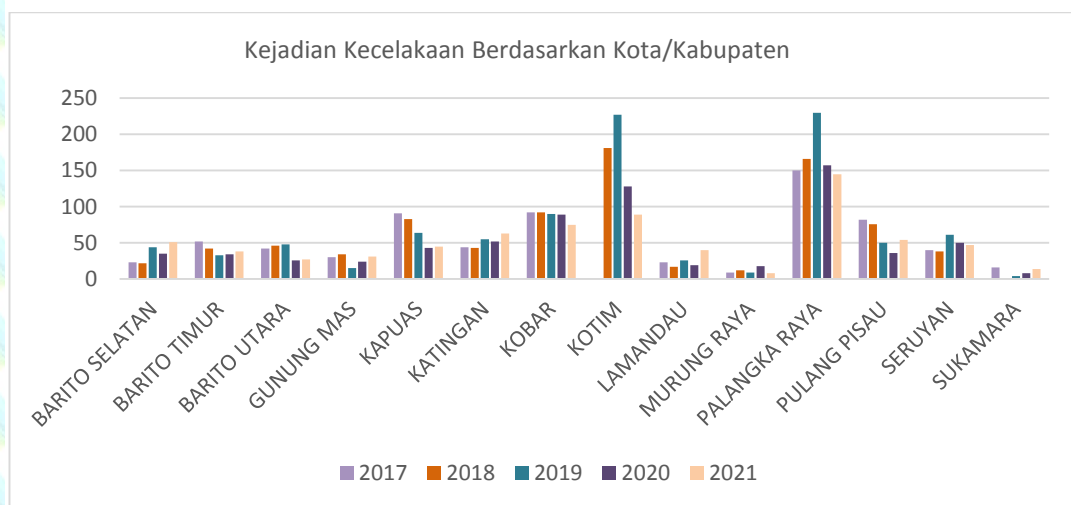
Kab.Kotim sebanyak 625 Kejadian (15,82%) dan Kab. Kobar sebanyak 438 (11,09%).

Tabel 2.42 Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Kota/Kabupaten

NO	POLDA/POLRES	TAHUN					JUMLAH
		2017	2018	2019	2020	2021	
1	BARITO SELATAN	23	22	44	35	51	175
2	BARITO TIMUR	52	42	33	34	38	199
3	BARITO UTARA	42	46	48	26	27	189
4	GUNUNG MAS	30	34	15	24	31	134
5	KAPUAS	91	83	64	43	45	326
6	KATINGAN	44	43	55	52	63	257
7	KOBAR	92	92	90	89	75	438
8	KOTIM	0	181	227	128	89	625
9	LAMANDAU	23	17	26	19	40	125
10	MURUNG RAYA	9	12	9	18	8	56
11	PALANGKA RAYA	150	166	230	157	145	848
12	PULANG PISAU	82	76	50	36	54	298
13	SERUYAN	40	38	61	50	47	236
14	SUKAMARA	16	1	4	8	14	43

Sumber: Data Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah

Gambar 2.26 Grafik Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Kota/ Kabupaten



Sumber: Data Ditlantas Polda Provinsi Kalimantan Tengah



2.1.9 Pelanggaran Angkutan Barang

2.1.9 1 Data Pelaksanaan Pemeriksaan ODOL

Berikut data pelaksanaan hukum gabungan dan inspeksi keselamatan yang telah dilaksanakan oleh BPTD Wilayah XVI Propinsi Kalimantan Tengah 2021-2022. Data dapat dilihat seperti dalam tabel dibawah ini :

Tabel 2. 43 Pelaksanaan Penegakan Hukum Gabungan TA.2021

PELAKSANAAN PENEGAKKAN HUKUM GABUNGAN DAN INSPEKSI KESELAMATAN (RAMP CHECK) BPTD WILAYAH XVI PROV. KALTENG TA. 2021				
NO	WAKTU PELAKSANAAN	TEMPAT PELAKSANAAN	JUMLAH KENDARAAN YANG DI PERIKSA	JUMLAH PELANGGARAN
1	30 JUNI 2021 - 2 JULI 2021	UPPKB PASAR PANAS KABUPATEN BARITO TIMUR		82 KENDARAAN
2	08 - 09 NOVEMBER 2021	KABUPATEN KOTAWARINGIN BARAT	100 KENDARAAN	55 KENDARAAN
3	08 DESEMBER 2021	UPPKB ANJIR SERAPAT KABUPATEN KAPUAS	45 KENDARAAN	25 KENDARAAN
4	15 - 16 DESEMBER 2021	KABUPATEN LAMANDAU		82 KENDARAAN
5	20 - 22 DESEMBER 2021	TERMINAL WA. GARA PALANGKA RAYA	20 KENDARAAN	4 KENDARAAN
6	06 - 08 DESEMBER 2021	KABUPATEN KATINGAN	233 KENDARAAN	210 KENDARAAN

Tabel 2.44 Pelaksanaan Penegakan Hukum Gabungan TA.2022

PELAKSANAAN PENEGAKKAN HUKUM GABUNGAN DAN INSPEKSI KESELAMATAN (RAMP CHECK) BPTD WILAYAH XVI PROV. KALTENG TA. 2022				
NO	WAKTU PELAKSANAAN	TEMPAT PELAKSANAAN	JUMLAH KENDARAAN YANG DI PERIKSA	JUMLAH PELANGGARAN
1	16 - 18 MARET 2022	UPPKB ANJIR SERAPAT KABUPATEN KAPUAS	117 KENDARAAN	31 KENDARAAN
2	21 - 22 MARET 2022	KABUPATEN LAMANDAU		76 KENDARAAN
3	27 April 2022	TERMINAL WA. GARA PALANGKA RAYA	8 KENDARAAN	3 KENDARAAN



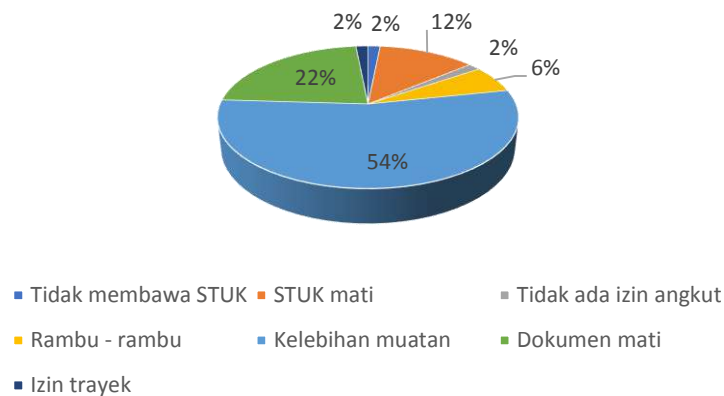
2.1.9.2 Data Penertiban dan Pengawasan Angkutan Jalan

Berikut data pelaksanaan penertiban dan pengawasan angkutan jalan oleh Dishub Provinsi Kalimantan Tengah pada tahun 2019-2021.

Tabel 2.45 Penertiban dan Pengawasan Angkutan Jalan 2019

JENIS PELANGGARAN		PERSENTASE
Tidak membawa STUK	2	2%
STNK mati	16	12%
Tidak ada izin angkut	2	2%
Rambu - rambu	8	6%
Kelebihan muatan	70	54%
Dokumen mati	29	22%
Izin trayek	2	2%
Jumlah	129	100%

Gambar 2.27 Grafik Persentase Jenis Pelanggaran Terhadap Kendaraan yang Ditindak



Tabel 2.46 Penertiban dan Pengawasan Angkutan Jalan 2021

No	Pelanggaran	Kabupaten					Total
		Kobar	Kantingan	Kapuas	Lamandau	Gumas	
1	Tidak Ada KIR	20	15				35
2	Over Loading	5	17		6	5	33
3	KIR Mati	18	20	18	72	1	129
4	Tidak Ada STNK	9	7				16
5	KIR Palsu	3		2	2		7
6	STNK Mati	2		16			18



7	Over Dimensi	1	8		2		11
8	Izin Penyelenggaraan Mati		1				1
9	Tidak Ada SIM		3				3
10	Pajak Mati		1	1			2
11	Tata Cara Muat		2				2
12	SIM Mati			10	9	1	20
Jumlah		58	74	47	91	7	277

2.1.10 Data Fasilitas Pelayanan Kesehatan

Penanganan Korban Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari Fasilitas Pelayanan Kesehatan (Puskesmas dan Rumah Sakit) di Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021 dapat dilihat dalam tabel:

Tabel 2.47 Data Fasilitas Pelayanan Kesehatan

No	Dinas kesehatan	Tahun					Total korban yang ditangani
		2017	2018	2019	2020	2021	
1	Barito Selatan						1619
2	Kapuas	5088	3463	5405	4656	4148	22.760
3	Pulang Pisau	469	353	1854	465	233	3378
4	Murung Raya	64	86	9	37	53	249
5	Kotawaringin Timur	1464	19232	1841	1472	1415	25424
6	Katingan	45	43	63	85	74	310
7	Sukamara	57	42	51	35	39	224
8	Seruyan	253	252	313	301	287	1406
9	Gunung Mas						2117
10	Kotawaringin Barat						2796
11	Barito Utara						
12	Palangka Raya	133	109	726	546	624	2138
13	Barito Timur						
14	Lamandau	64	64	88	61	83	331

Sumber: Data Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2017-2021



Tabel 2.48 Data Ketersediaan SOP Penanganan Korban Kecelakaan LLAJ Pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan

No	Dinas kesehatan	SOP Penanganan korban kecelakaan	Keterangan	Cek list	Isu Permasalahan	Komitmen
1	Barito Selatan	data Fasyankes (PKM dan RS)	Pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan dalam melakukan tanggap darurat	√		
2	Kapuas	data Fasyankes (PKM dan RS)	Pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan dalam melakukan tanggap darurat	√		
3	Pulang Pisau	data Fasyankes (PKM dan RS)	Telah ditetapkan SOP PSC119 Kabupaten Pulang Pisau	√	memenuhi pelaksanaan SOP terkendala ketersediaan Alkes yang kurang	tetap melakukan pelaksanaan SOP sesuai Standar yang telah ditetapkan
4	Murung Raya	data Fasyankes (PKM dan RS)		√		Melaksanakan penanganan sesuai SOP
5	Kotawaringin Timur	data Fasyankes (PKM dan RS)	Pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan dalam melakukan tanggap darurat	√	Ada	
6	Katingan	data Fasyankes (RS dan Satlantas)	Pada fasilitas pelayanan kesehatan dalam melakukan tanggap darurat	√	Belum memiliki SOP khusus penanganan korban kecelakaan lalu lintas namun memiliki Pedoman pelayanan Instalasi Gawat Darurat.	
7	Sukamara	data Fasyankes (PKM dan RS)		√	Dalam tahap perbaikan persiapan akreditasi	
8	Seruyan	data Fasyankes (PKM,RS, Dishub)	Pada fasilitas pelayanan kesehatan dalam melakukan tanggap darurat	√	Tidak pernah membuat SOP penanganan korban kecelakaan	Membuat SOP untuk penanganan korban kecelakaan
9	Gunung Mas	data Fasyankes (PKM)	Sudah ada SOP di masing-masing Fasilitas Keselamatan Jalan			
10	Kotawaringin Barat		belum ada		Kecelakaan Lalu Lintas	



11	Barito Utara		Pada fasilitas Pelayanan Kesehatan dalam melakukan tanggap darurat	√	Belum ada integrasi antar Fasilitas Keselamatan Jalan dalam penanganan korban kecelakaan	
12	PalangkaRaya		SOP yang terdapat di puskesmas adalah penanganan kasus kegawatdaruratan		Menghibau puskesmas agar membuat SOP penanganan korban kecelakaan	
13	Barito Timur					
14	Lamandau		tersedia di Fasilitas Keselamatan Jalan yang melaksanakan layanan kegawatdaruratan	ada		

Sumber: Data Fasyankes Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2022

Tabel 2.49 Program Pemeriksaan Kondisi Pengemudi pada Fasilitas Pelayanan Kesehatan (Puskesmas dan Rumah Sakit)

No.	Dinas kesehatan	Keterangan	Chek list	Isu Permasalahan	Komitmen
1	Barito Selatan	NA			
2	Kapuas	Keterlibatan Dinkes / Fasilitas Keselamatan Jalan dalam kegiatan pemeriksa pengemudi/ pengendara ada	√		
3	Pulang Pisau	Dari tahun 2017 - 2021 pada kegiatan hari besar dan keagamaan petugas kesehatan selalu dilibatkan dalam penanganan kegawatdaruratan serta pemeriksaan kondisi pengemudi maupun penumpang	√	Alat kesehatan yang kurang terpenuhi dalam pemeriksaan tersebut sehingga setiap kegiatan dilakukan pinjam pakai pada Fasilitas Keselamatan Jalan yang ada	Mengajukan pengadaan alkes pemeriksaan dan kegawatdaruratan
4	Murung Raya	NA			
5	Kotawaringin Timur	Keterlibatan Dinkes / Fasilitas Keselamatan Jalan dalam kegiatan pemeriksa pengemudi/ pengendara ada	√		
6	Katingan	Keterlibatan Dinkes/Fasilitas Keselamatan Jalan dalam kegiatan pengemudi/pengendara	√	Belum ada Perjanjian Kerja Sama lintas sektor misal dengan Dishub dan Satlantas terkait program tersebut.	Bersedia bekerjasama jika di perlukan untuk mengikuti program pemeriksaan kondisi pengemudi sesuai



No.	Dinas kesehatan	Keterangan	Chek list	Isu Permasalahan	Komitmen
					dengan aturan yang berlaku.
7	Sukamara	NA			
8	Seruyan	Keterlibatan Dinkes/ Fasilitas Keselamatan Jalan dalam kegiatan pengemudi/ pengendara	√	Tidak pernah adanya keterlibatan Dinkes/ Fasilitas Keselamatan Jalan dalam hal pencegahan atau penanganan kecelakaan LLAJ	
9	Gunung Mas	Pemeriksaan pengemudi dan pengendara dilakukan oleh Dinas Kesehatan melalui Puskesmas Sepang dan Puskesmas Tumbang Talaken bekerjasama dengan Pihak Kepolisian dan Dinas Perhubungan pada saat pelaksanaan Pearayaan hari besar keagamaan khususnya pada saat arus mudik dan arus balik	√	Hanya dilakukan pada saat Hari Besar Keagamaan pada wilayah Fasilitas Keselamatan Jalan	Pelayanan akan tetap dilakukan tidak hanya pada saat hari besar keagamaan tapi dapat dilakukan dengan penjadwalan
10	Kotawaringin Barat	NA		Kecelakaan Lalu Lintas	
11	Barito Utara	Keterlibatan Dinkes/ Fasilitas Keselamatan Jalan dalam kegiatan pengemudi /pengendara	√	Ada keterlibatan Dinkes melalui Program Pelayanan Kesehatan pada moment tertentu	
12	Palangka Raya	Tahun 2017 dan 2018 dilaksanakan pemeriksaan kondisi pengemudi sebelum hari besar agama (Idul Fitri dan Nataru)			
13	Barito Timur	NA			
14	Lamandau	NA			

Sumber: Data Fasyankes Dinkes, Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2022



2.1.11 Ketersediaan Tim dan Hotline Center 119

Berdasarkan data dari dinas kesehatan, diketahui bahwa 4 dari 13 Kab/Kota di Kalimantan Tengah sudah memiliki SK Bupati maupun Surat Keputusan Kepala Dinas terkait pembentukan Public Safety Center 119 yaitu Kabupaten Kapuas, Pulau Pisang, Kota Waringin Timur dan Lamandau. Tim dan hotline 119 di Provinsi Kalimantan Tengah belum semuanya terbentuk di kabupaten /kota.

Tabel 2. 50 Data Ketersediaan Hotline Center 119

No	Dinas kesehatan	Ketersediaan hotline service centre 119 dan Pusat penanganan kegawat daruratan medik terpadu	Keterangan	Cek list	Isu Permasalahan	Komitmen
1	Barito Selatan	data Fasyankes (PKM dan RS)	Belum tersedia hotline service center 119, tetapi pusat penanganan kegawat daruratan sudah berjalan baik di Puskesmas dan IGD RSUD Jaraga Sasameh	√		
2	Kapuas	data Fasyankes (PKM dan RS)	ADA hotline 119 tapi belum terkoneksi dengan NCC	√	Terkendala jaringan komunikasi	
3	Pulang Pisau	data Fasyankes (PKM dan RS)	Hotline service center 119 tersedia siaga selama jam kerja dan oncall diluar jam kerja belum terkoneksi NCC, petugas yang siaga 4 orang, nomor kontak yang digunakan nomor Hp sementara, peralatan alkes kegawat daruratan belum tersedia	Belum tersedia Hotline dengan kemeskes	Sistem Informasi PSC119 tahun 2022 sedang tahap penyediaan, SDM tenaga Kesehatan yang kurang, pendanaan yang kurang mencukupi Sistem Informasi PSC119 tahun 2022 sedang tahap penyediaan, SDM tenaga Kesehatan yang kurang, pendanaan yang kurang mencukupi Sistem Informasi PSC119 tahun 2022 sedang tahap penyediaan, SDM tenaga Kesehatan yang kurang, pendanaan yang kurang mencukupi	Setelah ketersediaan Sistem informasi PSC119 telah terpenuhi segera melaksanakan sistem tersebut sesuai standar informasi kegawatdaruratan
4	Murung Raya	data Fasyankes (PKM dan RS)	Ada SK Tim PSC Kab. Murung Raya		hotline terkendala Signal jelek/ saat melakukan pemanggilan 119	Ada Nomor kontak yang bisa dihubungi untuk PSC Kab.



						Murung Raya.
5	Kotawaringin Timur	data Fasyankes (PKM dan RS)	hotline service center 119 tersedia baru berjalan pada bulan juli 2022 dan belum terkoneksi dengan NCC		Rencana Operasional Setelah hari Raya Idul Fitri 1443 H	Segera melaksanakan Operasional 119
6	Katingan	data Fasyankes (RS dan Satlantas)			Belum terkoneksi dengan hotline service center 119 dan pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu.	Bersedia bekerjasama jika di perlukan untuk menjadi bagian dari tim 119.
7	Sukamara	data Fasyankes (PKM dan RS)			Belum tersedianya layanan hotline service center 119	
8	Seruyan	data Fasyankes (PKM dan RS)			Tidak tersedianya hotline service center 119 dan pusat-pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu	
9	Gunung Mas	data Fasyankes (PKM)	Kabupaten Gunung Mas masih belum terbentuk PSC 119 dan ketersediaan hotline service center 119/Pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu		PSC 119 belum terbentuk	PSC 119 secepatnya dibentuk di Kabupaten Gunung Mas
10	Kotawaringin Barat		belum berjalan		Kecelakaan Lalu Lintas	
11	Barito Utara		Belum tersedia hotline 119, sedangkan pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu tersedia pada puskesmas se-Kabupaten Barito Utara dan rumah sakit daerah		Belum dana ada operasional untuk penyelenggaraan hotline 119.	
12	Palangkaraya		Pada tahun 2021 diaktifkan tim ambulan untuk penanganan kegawatdaruratan dan fasilitas ambulan untuk penanganan covid-19		Mengupayakan operasionalisasi PSC 119 dan penanganan kegawatdaruratan	
13	Barito Timur					
14	Lamandau		hotline 119 sudah operasional secara lokal belum terkoneksi dengan NCC			
			ada 4 PSC 119 yang sudah operasional			

Sumber: Data Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah

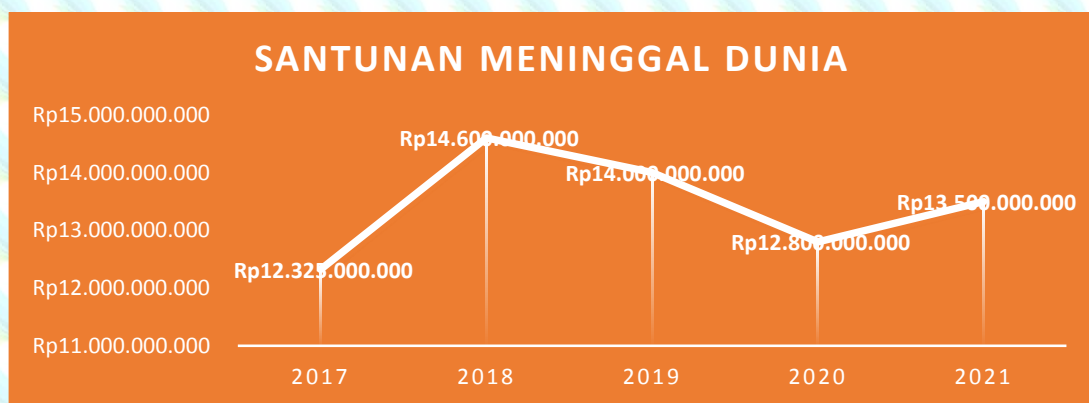


2.1.12. Realisasi Santunan dan Jumlah Korban Korban PT.Jasa Raharja

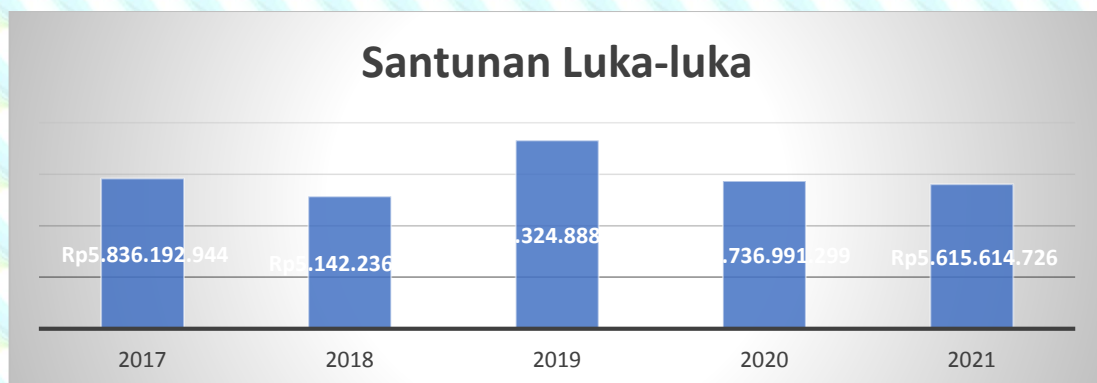
Berdasarkan data dari PT Jasa Raharja Povinsi Kalimantan Tengah jumlah santunan selama tahun 2017-2021 untuk korban meninggal dunia sebesar Rp.67.225.000.000,-, untuk santunan luka-luka sebesar RP.29.655.923.774 sehingga total sebesar Rp.96.880.923.774,-.

Tabel 2.51 Jumlah Santunan dari PT.Jasa Raharja

Tahun	Santunan Meninggal Dunia	Santunan Luka-luka	Total Santunan
2017	Rp 12.325.000.000	Rp 5.836.192.944	Rp 18.161.192.944
2018	Rp 14.600.000.000	Rp 5.142.236.144	Rp 19.742.236.144
2019	Rp 14.000.000.000	Rp 7.324.888.661	Rp 21.324.888.661
2020	Rp 12.800.000.000	Rp 5.736.991.299	Rp 18.536.991.299
2021	Rp 13.500.000.000	Rp 5.615.614.726	Rp 19.115.614.726
Total	Rp 67.225.000.000	Rp 29.655.923.774	Rp 96.880.923.774



Gambar 2.28 Grafik Santunan Meninggal Dunia



Gambar 2.29 Grafik Santunan Luka-Luka



2.2. Permasalahan

Berdasarkan data yang diperoleh maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan dan tantangan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah antara lain sebagai berikut :

2.2.1. Kecukupan Prasarana Jalan

Terhadap kecukupan Prasarana kondisi kemantapan jalan Provinsi Kalimantan Tengah sekitar 85% dan sekitar 15% kondisi Jalan masih belum dalam kondisi mantap. Masih perlu penanganan atau peningkatan kualitas keamantapan jalan.

2.2.2 Kecukupan Prasarana Keselamatan Lalu Lintas Jalan

Kebutuhan akan Prasarana keselamatan dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah masih sangat tinggi ini. Seperti kebutuhan rambu jalan, kebutuhan LPJU, kebutuhan Marka, kebutuhan Paku Jalan sebanyak, kebutuhan Deliniator, kebutuhan Guard Rail, kebutuhan APILL dan kebutuhan Warning Light.

2.2.3 Lokasi rawan kecelakaan (LRK)

Lokasi rawan kecelakaan (LRK) di Provinsi Kalimantan Tengah total terdapat 4 titik lokasi di Jalan Provinsi dan 78 Titik Lokasi di Jalan Nasional. Penanganan terhadap lokasi rawan kecelakaan perlu segera di selesaikan agar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan lebih baik.

2.2.4 Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data sebelumnya, permasalahan kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut :

a. Data Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitas korban dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 sebanyak 3.487Kejadian, Kejadian kecelakaan terbanyak ada pada Tahun 2018 yaitu sebanyak 964 kasus. Sedangkan untuk korban



meninggal dunia terbanyak ada pada tahun 2017 sebanyak 369 jiwa.

b. Berdasarkan Jenis Laka

Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, data kecelakaan berdasarkan jenis lakanya dalam kurun waktu Tahun 2017-2021, Jenis kejadian kecelakaan terbanyak adalah Laka Depan-Depan di Tahun 2017, 2018, dan 2020. Sedangkan pada Tahun 2019 dan 2021, mayoritas jenis laka yang terjadi adalah laka tunggal. Selain jenis laka tersebut, ternyata masih ditemukan kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat menabrak hewan ternak. Hal ini diharapkan dapat menjadi perhatian khusus dari pemerintah.

c. Berdasarkan Status Jalan

Berdasarkan status jalannya, pada Tahun 2017-2021 total sebanyak 3468 kasus, mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada jalan Kab/Kota sebanyak 1456 kasus. kejadian kecelakaan terjadi pada jalan Provinsi yaitu sebesar 1218 kasus kecelakaan.

d. Berdasarkan Jenis dan Tipe Kendaraan

Berdasarkan Jenis dan Tipe Kendaraan mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada jenis kendaraan sepeda motor dengan kejadian terbanyak terjadi pada Tahun 2018 yaitu 1.084 kasus. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan sepeda motor sangat mendominasi yaitu sebanyak 71%. Jenis kendaraan yang mengalami lakalantas terbanyak kedua yaitu angkutan barang dengan jumlah kejadian terbanyak di Tahun 2017 yaitu 276 kasus.

e. Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan

Berdasarkan Kondisi Permukaan Jalan terlihat bahwa kondisi permukaan jalan lokasi terjadinya kecelakaan didominasi oleh jalan dengan kondisi permukaan baik. Jumlah kecelakaan



tertinggi pada jalan dengan kondisi permukaan baik terjadi pada Tahun 2018 yaitu 868 kasus.

f. Berdasarkan Geometri Jalan

Berdasarkan Geometri Jalan terlihat bahwa geometri jalan lokasi terjadinya kecelakaan didominasi oleh jalan dengan geometri lurus. Jumlah kecelakaan tertinggi pada jalan dengan geometri lurus terjadi pada Tahun 2018 yaitu 756 kasus. Selain itu kecelakaan pada geometri jalan menikung juga menjadi mayoritas kedua dengan jumlah kecelakaan pada jalan menikung terbanyak terjadi di Tahun 2017 sebanyak 133 kasus. Berdasarkan data tersebut, pemerintah daerah perlu memberikan perhatian serius pada jalan dengan geometri lurus dan menikung.

g. Berdasarkan Kondisi Cuaca

Berdasarkan Kondisi Cuaca, terlihat bahwa mayoritas kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi saat cuaca cerah paling tinggi pada tahun 2018 sebanyak 847 kasus.

h. Berdasarkan Waktu Kejadian

Berdasarkan waktu kejadian kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi adanya perubahan tren. Pada Tahun 2017 hingga Tahun 2020, waktu kejadian kecelakaan mayoritas terjadi pada pukul 15:00 – 18:00 WIB. Pada tahun 2021, mayoritas waktu kejadian kecelakaan terjadi pada pukul 18:00 - 21:00 WIB. Maka dari itu, perlu adanya antisipasi di jam rawan kecelakaan.

i. Berdasarkan Penyebab Lakalantas Faktor Pengemudi

Berdasarkan data dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, penyebab kecelakaan berdasarkan perilaku pengemudi mayoritas disebabkan ceroboh terhadap lalu lintas ari depan tertinggi pada tahun 2019 dengan 107 kasus, dan melampau batas kecepatan sebanyak 103 kasus.



j. Berdasarkan Usia Pelaku dan Korban

Berdasarkan data Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dan korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 total korban sebanyak 5584 orang. Berdasarkan data tersebut diketahui bahwa rentang usia 15-19 tahun merupakan pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak dengan total 915 pelaku atau 16%.

k. Berdasarkan Profesi Pelaku dan Korban

Terlihat bahwa mayoritas profesi korban kecelakaan cukup bervariasi setiap tahunnya. Pada tahun 2021 terjadi 364 kecelakaan, mayoritas pelaku berprofesi sebagai korban kecelakaan adalah sebagai pelajar/mahasiswa sebanyak 101 korban (27,7%). Ini menandakan bahwa perlunya sosialisasi dan pemahaman berlalu lintas yang berkeselamatan kepada pelajar/mahasiswa.

l. Berdasarkan Pendidikan Terakhir Pelaku dan Korban

Meskipun cukup banyak pelaku dan korban kecelakaan yang tidak diketahui data pendidikannya, berdasarkan Tabel 2. dan Tabel 2. terlihat bahwa mayoritas pendidikan pelaku maupun korban kecelakaan lalu lintas adalah SLTA/Sederajat. Total jumlah pelaku kecelakaan sepanjang tahun 2018-2021 adalah 439 orang atau 57,61% dari jumlah pelaku yang diketahui data pendidikannya. Sedangkan total jumlah korban kecelakaan yang berpendidikan SLTA/Sederajat sepanjang tahun 2017-2021 adalah 1.642 korban atau 54,59% dari korban yang diketahui data pendidikannya.

m. Berdasarkan Kepemilikan SIM Pelaku

Berdasarkan Data Pelaku Kecelakaan yang Memiliki SIM dan Tanpa SIM di Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018 – 2021 diketahui bahwa mayoritas pelaku kecelakaan tidak memiliki



SIM. Jumlah pelaku kecelakaan yang tidak memiliki SIM mencapai 492 orang atau sebesar 32,9%.

2.2.5 Ketersediaan Tim dan *Hotline Center* 119

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah bahwa ketersediaan Tim dan hotline 119 di Provinsi Kalimantan Tengah belum semuanya terbentuk di kabupaten /kota. Sehingga ini menjadi permasalahan yang perlu segera ditindaklanjuti oleh Pemerintah Daerah, agar kebutuhan akan penanganan pasca kecelakaan dapat terlaksana dengan baik.

Karena RS berada di bawah kendali PSC 119 Kab/kota (Public safety center 119 adalah ujung tombak kegawatdaruratan pra fasyankes di daerah, dengan layanan 24 jam sehari terus menerus fungsi memberi pelayanan kegawatdaruratan. pegevaluasi korban/pasien Gadar pengorganisasian dengan fasyankes, tugasnya adalah menerima Dispath dari Natinal Comand Center 119 (NCC), melaksanakan layanan gadar dengan menggunakan algoritme kegawatdaruratan, memberikan layanan ambulans dan informasi kesehatan lainnya dan harusnya PSC 119 kab/kota harus terkoneksi dengan NCC di Kemenkes untuk terkoneksi dengan National Comand Center 119 harus memiliki kerjasama atau MOU dengan Telkomsel (NCC : merupakan pusat masuknya seluruh panggilan emergensi medik fungsi sebagai pemberi informasi dan panduan terhadap kasus kegawat darurat, tugas memilah panggilan kegawatdaruratan/non gawat darurat dan meneruskan ke PSC 119.

2.2.6 Kelembagaan LLAJ

Guna melaksanakan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ (RAK LLAJ), dibutuhkan kelembagaan yang kuat di antara pemangku kepentingan KLLAJ yang meliputi lintas sektor dan lintas wilayah serta mampu berkolaborasi dengan badan usaha dan masyarakat.

Peran kelembagaan sangat penting di dalam upaya mewujudkan keselamatan LLAJ karena kelembagaan menentukan arah manajemen (pengelolaan) keselamatan LLAJ melalui fungsi



utama koordinasi. Lebih lanjut, kelembagaan memiliki peran penting tidak hanya sebagai *role of play* atau aturan main setiap stakeholder, tetapi juga sebagai pusat pembelajaran dimana ada pertukaran informasi dan pengetahuan yang secara langsung akan meningkatkan integrasi setiap program dan kegiatan penyelenggaraan keselamatan LLAJ.

2.2.7 Ketersediaan SDM

Dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang efektif membutuhkan SDM berkompeten dan cukup secara jumlah. Keberadaan SDM ini untuk mendukung pelaksanaan tugas pengembangan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di bidang Transportasi Darat. Dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, SDM yang diperlukan yaitu antara lain inspektur, auditor dan evaluator.

Inspektur/petugas tersebut melaksanakan inspeksi terhadap pelaksanaan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, inspektur/petugas tersebut ditunjuk oleh instansi/kepala masing-masing pembina lalu lintas dan angkutan jalan. Auditor merupakan petugas yang melakukan audit bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan evaluator adalah orang yang melakukan evaluasi pada bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan. Keterbatasan SDM ini juga menjadi salah satu permasalahan yang harus dicarikan solusinya oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah.

2.2.8 Pendanaan

Pendanaan dilakukan pada anggaran yang dimiliki instansi berkaitan dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan bidangnya masing masing. Hal itu bertujuan untuk melihat jumlah anggaran masing-masing instansi dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah. Instansi yang dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu Dinas



Perhubungan Provinsi, Bappedalitbang Provinsi, Dinas PUPR PUPR Provinsi dan Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah dan Polda Provinsi Kalimantan Tengah.

Keterbatasan pendanaan yang ada mengakibatkan belum dapat dilaksanakannya program-program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada masing-masing pokja pilar.

Dalam upaya penanganan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di tingkat Provinsi Kalimantan tengah perlu menjalin Kolaborasi dengan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN), sehingga berkaitan ini ada kolaborasi dan sinergi pendanaan APBN dan APBD (provinsi) dalam menangani keselamatan LLAJ.



2.3. Tantangan

Dalam melaksanakan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan terdapat tantangan yang akan dihadapi oleh masing-masing Provinsi sesuai dengan permasalahan yang muncul dan akan dihadapi. Adapun tantangannya adalah sebagai berikut :

Tabel 2.52. Tantangan

No.	Uraian	Permasalahan	Tantangan
1.	Kecukupan Prasarana	Terhadap kecukupan Prasarana kondisi kemantapan jalan Provinsi Kalimantan Tengah sekitar 85% dan sekitar 15% kondisi Jalan masih belum dalam kondisi mantap. Masih perlu penanganan atau peningkatan kualitas keamantapan jalan.	<ul style="list-style-type: none">• Pemeliharaan Jalan secara rutin• Perencanaan dan Penganggaran perbaikan jalan rusak berat dan kondisi rusak• Audit jalan
2.	Kecukupan Prasarana	Kebutuhan akan Prasarana keselamatan dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah masih sangat tinggi ini. Seperti kebutuhan rambu jalan, kebutuhan LPJU, kebutuhan Marka, kebutuhan Paku Jalan sebanyak, kebutuhan Deliniator, kebutuhan Guard Rail, kebutuhan APILL dan kebutuhan Warning Light.	<ul style="list-style-type: none">• Perencanaan dan Penganggaran kebutuhan rambu jalan, PJU, Marka, Paku Jalan, Deliniator, Guard Rail, APILL, Warning Light.• Koordinasi antar pihak dalam penyediaan jalan berkeselamatan• Keterbatasan sumber pendanaan daerah
3.	Lokasi rawan kecelakaan (LRK)	Lokasi rawan kecelakaan (LRK) di Provinsi Kalimantan Tengah total terdapat 4 titik lokasi di Jalan Provinsi dan 78 Titik Lokasi di Jalan Nasional. Penanganan terhadap lokasi rawan kecelakaan perlu segera di selesaikan agar	<ul style="list-style-type: none">• Peningkatan antisipasi dan kesadaran masyarakat lokasi rawan kecelakaan (LRK)• Penambahan/penyediaan rambu2 peringatan



		keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dapat terlaksana dengan lebih baik.	<ul style="list-style-type: none">• Sosialisasi kepada masyarakat tentang lokasi rawan kecelakaan• Koordinasi antar pihak
4.	Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas	Jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitas korban dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 sebanyak 3.487 Kejadian, Kejadian kecelakaan terbanyak ada pada Tahun 2018 yaitu sebanyak 964 kasus. Sedangkan untuk korban meninggal dunia terbanyak ada pada tahun 2017 sebanyak 369 jiwa.	Dalam kurun waktu 5 tahun, target penurunan pada tahun 2027 bisa turun sebesar 25%
		Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, data kecelakaan berdasarkan jenis lakanya dalam kurun waktu Tahun 2017-2021, kecelakaan terbanyak adalah Laka Depan-Depan di Tahun 2017, 2018, dan 2020. Sedangkan pada Tahun 2019 dan 2021, mayoritas jenis laka yang terjadi adalah laka tunggal. Selain jenis laka tersebut, ternyata masih ditemukan kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi akibat menabrak hewan ternak. Hal ini diharapkan dapat menjadi perhatian khusus dari pemerintah.	kebutuhan penanganan kecelakaan depan-depan perlu menjadi perhatian karena menjadi penyumbang kasus terbanyak dari karakteristik kecelakaan berdasarkan jenisnya
		Berdasarkan status jalannya, pada Tahun 2017-2021 total sebanyak 3468 kasus, mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada jalan Kab/Kota sebanyak 1456 kasus. kejadian kecelakaan terjadi pada jalan Provinsi yaitu sebesar 1218 kasus kecelakaan.	Jalan di Provinsi perlu dijadikan prioritas perhatian khusus karena menjadi penyumbang terbesar dan terjadi kenaikan kasus kecelakaan yang cukup signifika



	<p>Berdasarkan waktu kejadian kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi adanya perubahan tren. Pada Tahun 2017 hingga Tahun 2020, waktu kejadian kecelakaan mayoritas terjadi pada pukul 15:00 – 18:00 WIB, Pada tahun 2021, mayoritas waktu kejadian kecelakaan terjadi pada pukul 18:00 - 21:00 WIB. Maka dari itu, perlu adanya antisipasi di jam rawan kecelakaan.</p>	<p>Banyaknya jumlah kecelakaan yang terjadi pada selama 5 tahun terakhir yaitu pada pukul 15.00 sd.21.00 sebesar 36%, ini perlu menjadi perhatian bagi semua pihak</p>
	<p>Berdasarkan Jenis dan Tipe Kendaraan mayoritas kecelakaan di Provinsi Kalimantan Tengah terjadi pada jenis kendaraan sepeda motor dengan kejadian terbanyak terjadi pada Tahun 2018 yaitu 1.084 kasus. Pada tahun 2018, jumlah kecelakaan sepeda motor sangat mendominasi yaitu sebanyak 71%. Jenis kendaraan yang mengalami lakalantas terbanyak kedua yaitu angkutan barang dengan jumlah kejadian terbanyak di Tahun 2017 yaitu 276 kasus.</p>	<p>Dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir, kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sepeda motor persentasenya mencapai lebih dari 70% jumlah kendaraan.</p>
	<p>Berdasarkan data Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dan korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia dalam kurun waktu Tahun 2017-2021 total korban sebanyak 5584 orang. Berdasarkan data tersebut diketahui bahwa rentang usia 15-19 tahun merupakan pelaku kecelakaan lalu lintas terbanyak dengan total 915 pelaku atau 16%.</p>	<p>Banyaknya jumlah korban usia produktif dalam kelompok usia tahun akan berdampak pada produktivitas sumber daya manusia, yang mana pada usia ini masyarakat dapat mengenyam pendidikan maupun bekerja untuk meningkatkan kapasitas sumber daya manusianya sebagai pelaku pembangunan. Oleh karena itu,</p>



			semakin banyak korban kecelakaan terutama yang berada pada kelompok usia produktif akan semakin lambat pembangunan wilayah karena kurangnya dukungan sumber daya manusia potensial.
		Terlihat bahwa mayoritas profesi korban kecelakaan cukup bervariasi setiap tahunnya. Pada tahun 2021 terjadi 364 kecelakaan, mayoritas pelaku berprofesi sebagai korban kecelakaan adalah sebagai pelajar/mahasiswa sebanyak 101 korban (27,7%). Ini menandakan bahwa perlunya sosialisasi dan pemahaman berlalu lintas yang berkeselamatan kepada pelajar/mahasiswa.	Dilihat dari data pelaku kecelakaan berdasarkan profesi yang memiliki kasus tertinggi adalah profesi mahasiswa/pelajar sebanyak 101 orang (27,7%). Oleh karena itu, diperlukan sosialisasi atau pencerdasan terutama terkait keselamatan lalu lintas yang dilaksanakan oleh pihak berwenang kepada masyarakat,
		Berdasarkan Geometri Jalan terlihat bahwa geometri jalan lokasi terjadinya kecelakaan didominasi oleh jalan dengan geometri lurus. Jumlah kecelakaan tertinggi pada jalan dengan geometri lurus terjadi pada Tahun 2018 yaitu 756 kasus. Selain itu kecelakaan pada geometri jalan menikung juga menjadi mayoritas kedua dengan jumlah kecelakaan pada jalan menikung terbanyak terjadi di Tahun 2017 sebanyak 133 kasus. Berdasarkan data tersebut, pemerintah daerah perlu memberikan perhatian serius pada jalan dengan geometri lurus dan menikung.	Perlu tindak lanjut berdasarkan geometri jalan justru dengan geometri lurus paling banyak menyumbang angka kecelakaan



		Berdasarkan Kondisi Cuaca. terlihat bahwa mayoritas kejadian kecelakaan lalu lintas terjadi saat cuaca cerah paling tinggi pada tahun 2018 sebanyak 847 kasus.	Perlu tindak lanjut berdasarkan kondisi cuaca justru dengan cuaca cerah paling banyak menyumbang angka kecelakaan
		Berdasarkan Data Pelaku Kecelakaan yang Memiliki SIM dan Tanpa SIM di Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2018 - 2021 diketahui bahwa mayoritas pelaku kecelakaan tidak memiliki SIM. Jumlah pelaku kecelakaan yang tidak memiliki SIM mencapai 492 orang atau sebesar 32,9%.	korban tidak memiliki SIM dengan jumlah sebanyak 495 orang (32,9%) , Hal ini, kepemilikan SIM menjadi sangat penting karena menyangkut pilar ke-4 yakni. Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan.
		Berdasarkan data dari PT Jasa Raharja Povinsi Kalimantan Tengah jumlah santunan selama tahun 2017-2021 untuk korban meninggal dunia sebesar Rp. 67.225.000.000,-, untuk santunan luka-luka sebesar RP. 29.655.923.774 sehigga total sebesar Rp. 96.880.923.774,-.	Sepanjang 5 tahun terakhir telah terjadi kecelakaan dengan kerugian Total Rp. 96.880.923.774,-.target pada tahun 2027 bisa turun sekitar 25%
5.	Ketersediaan Tim dan <i>Hotline Center 119</i>	Ketersediaan Tim dan <i>Hotline Center 119</i> pada seluruh rumah sakit di Provinsi Kalimantan Tengah belum tersedia.	Penyediaan, Perencanaan dan Penganggaran untuk menyediakan Tim dan <i>Hotline Center 119</i> pada semua rumah sakit/puskesmas layanan kecelakaan lalul intas selama 5 tahun
6.	Kelembagaan LLAJ	Guna melaksanakan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ (RAK LLAJ), dibutuhkan kelembagaan yang kuat di antara pemangku kepentingan KLLAJ yang meliputi lintas sektor	Pembangunan Kelembagaan yang kuat, aktif dalam koordinasi lintas sektor dan berjalan efektif untuk mencapai target penurunan angka kecelakaan



		dan lintas wilayah serta mampu berkolaborasi dengan badan usaha dan masyarakat.	
7.	Ketersediaan SDM	Dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, SDM yang diperlukan yaitu inspektur, auditor dan evaluator.	Perencanaan dan Penganggaran untuk menyediakan SDM bersertifikat untuk inspektur, auditor dan evaluator sebanyak 10 orang selama 5 tahun
8.	Pendanaan	Melihat jumlah anggaran masing-masing instansi dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah. Instansi yang dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu Dinas Perhubungan Provinsi, Bappeda Provinsi, Dinas PUPR, Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah dan Polda Provinsi Kalimantan Tengah.	Perencanaan dan Penganggaran pada masing-masing Pokja Pilar selama 5 tahun dengan alokasi anggaran APBD Provinsi sebesar 2-20% dari Total APBD. Menjalin Kolaborasi dengan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), Balai Pelaksana Jalan Nasional (BPJN), sehingga berkaitan ini ada kolaborasi dan sinergi pendanaan APBN dan APBD (provinsi) dalam menangani keselamatan LLAJ.
9	Penanganan ODOL	Pelangaran kendaraan angkutan barang di Provinsi Kalimantan Tengah sebanyak 233 Kendaraan tahun 2021	Penanganan ODOL kolaborasi dengan berbagai pihak terkait.



2.4. Sasaran

Sasaran umum yang ingin dicapai dari Penyusunan Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Kalimantan Tengah ini adalah :

1. Tersedianya Potret LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah, permasalahan dan tantangan pelaksanaan urusan pemerintahan bidang perhubungan pada bidang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Tersusunnya Rencana Aksi Daerah Provinsi Kalimantan Tengah dalam penyelenggaraan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan untuk masa tahun 2023 – 2027.

Sasaran khusus yang ingin dicapai berdasarkan Target Nasional dalam RUNK 2021-2040 bahwa target Penurunan Indeks fatalitas per 100.000 penduduk pada tahun 2040 adalah 65%. Sesuai tahun perencanaan RUNK dimulai dari tahun dasar 2010 - 2040 maka rentang waktunya adalah 30 Tahun, jika kita diambil rata-rata $65\% : 30 \text{ Tahun} = 2,1 \text{ \%/tahun}$. Untuk penetapan target Provinsi maka diambil rata-rata 2% per tahun, sehingga untuk target 5 tahun menjadi 10 %.

Sementara untuk target indeks fatalitas per 10.000 kendaraan pada tahun 2040 sebesar 85%, maka rentang waktunya adalah 30 Tahun, jika kita diambil rata-rata $85\% : 30 \text{ Tahun} = 2,8 \text{ \%/tahun}$. Sehingga untuk target 5 tahun menjadi 14 %.

1. Terdapatnya target penurunan tingkat kecelakaan LLAJ dari tahun sebelumnya pada tahun 2017-2021 sebanyak 3.487 orang kasus Kecelakaan (Data Kepolisian), ditargetkan berkurang 10 % pada tahun 2027;
2. Terdapatnya target penurunan untuk korban meninggal dunia dari tahun sebelumnya pada Tahun 2017-2021 sebanyak 1.395 korban, dimana terbanyak ada pada tahun 2017 sebanyak 369 jiwa dan ditargetkan berkurang sebesar 10 % pada tahun 2027.
3. Terdapatnya penurunan biaya sosial risiko kecelakaan LLAJ



selama 5 tahun 2017-2021 sebelumnya. Berdasarkan data dari PT Jasa Raharja Povinsi Kalimantan Tengah jumlah santunan selama tahun 2017-2021 untuk korban meninggal dunia sebesar Rp. 67.225.000.000,-, untuk santunan luka-luka sebesar RP. 29.655.923.774 sehigga total jumlah santunan sebesar Rp. 96.880.923.774,- dan ditargetkan berkurang sebesar 10 % pada tahun 2027.

4. Terdapatnya penurunan indeks fatalitas per 100.000 penduduk 11,45 (Tahun dasar 2020) turun sebesar 10% pada tahun 2027 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan 2,26 (Tahun dasar 2020) turun sebesar 14 % pada tahun 2027.

Tabel 2.53 Target Indeks Fatalitas Nasional RUNK 2021-2040

Tahun	Prediksi Jumlah kematian (jiwa)	TARGET 1		TARGET 2	
		Indeks fatalitas per 100.000	Persentase Penurunan Indeks fatalitas per 100.000 penduduk	Indeks fatalitas per 10.000	Persentase Penurunan Indeks Fatalias per 10.000 kendaraan
2010 (Tahun dasar)	31.234	13,14	-	3,93	-
2025	27.838	9,53	30%	1,37	65%
2030	23.852	7,62	40%	0,98	75%
2035	20.246	6,04	55%	0,78	80%
2040	16.640	4,63	65%	0,59	85%

Sumber : RUNK LLAJ, 2021-2040

Tabel 2.54 Target Penurunan Indeks Fatalitas Provinsi Kaimantan Tengah

Tahun	Prediksi Jumlah kematian (jiwa)	TARGET 1		TARGET 2	
		Indeks fatalitas per 100.000	Persentase Penurunan Indeks fatalitas per 100.000 penduduk	Indeks fatalitas per 10.000	Persentase Penurunan Indeks Fatalias per 10.000 kendaraan
Tahun Dasar (2020)	317	11,45		2,26	
Tahun Rencana 2027	294	11,06	10%	1,94	14 %

Hasil Analisis Data Tim RAK LLAJ 2022



Tabel 2.55 Sasaran dan Target RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah

No	Sasaran	Series Data	Data	Target 2027 (%)
1	Terdapatnya target penurunan kejadian kecelakaan	5 tahun (2017-2021)	3.487 (orang)	10%
2	Terdapatnya target penurunan korban meninggal akibat lakalantas	Tahun Dasar (2017-2021)	1.395 Orang	10%
3	Terdapatnya penurunan biaya sosial risiko kecelakaan LLAJ selama	5 tahun 2017-2021	Rp. 96.880.923.774	10%
4	Penurunan Indeks Fatalitas	Tahun Dasar 2020	Target 1 ; Indeks fatalitas per 100.000 (penduduk) : 11,45; Target 2 ; Indeks fatalitas per 10.000 (Kendaraan) : 2,26	Target 1; 10% Indeks fatalitas per 100.000 (penduduk) : 11,06 Target 2 ; 14 % Indeks fatalitas per 10.000 (Kendaraan) 1,94

Hasil Analisis Data Tim RAK LLAJ 2022

Mengacu pada RUNK LLAJ 2021-2040 mengenai target penurunan fatalitas korban kecelakaan, penerapan yang akan dilakukan bagi RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah masa 5 tahun mendatang (Tahun 2023-2027) adalah penurunan fatalitas korban kecelakaan per 100.000 penduduk sebesar 10% dan



penurunan fatalitas korban kecelakaan per 10.000 kendaraan sebesar 14 %.

Tahun dasar yang diskenariokan bagi penanganan keselamatan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah adalah tahun 2020. Adapun data korban meninggal pada tahun 2020 adalah sebanyak 317 jiwa, dimana jumlah penduduk Provinsi Kalimantan Tengah pada tahun tersebut adalah sebanyak 2.769.156 jiwa dan jumlah kendaraan adalah 1.403.055 unit. Dengan data-data tersebut maka dapat diketahui bahwa pada tahun 2020 indeks fatalitas per 100.000 penduduk sebesar 11,45 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah sebesar 2,26. Jika skenario penurunan mengikuti target RUNK LLAJ maka pada akhir tahun RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah tahun 2027 dengan indeks fatalitas per 100.000 penduduk sebesar 11,06 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah sebesar 1,94.

Namun demikian, sasaran Pemerintah Provinsi terkait penanganan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tidak semata-mata hanya berfokus pada penurunan besaran angka kematian akibat kecelakaan. Hal utama yang perlu diupayakan adalah bagaimana penyelenggaraan transportasi jalan yang memenuhi aspek keamanan dan keselamatan transportasi. Untuk itu pendekatan 5 pilar keselamatan dengan target di masing-masing pilar akan menjadi dasar pendekatan bagi penyusunan rencana aksi keselamatan yang harus dilakukan secara berkesinambungan.



2.5. Arah Kebijakan

2.5.1 Arah Kebijakan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ

2.5.1.1 Kebijakan Global dan Regional

World Health Organization (WHO) telah mempublikasikan bahwa setiap tahun ada 1,3 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, bila tidak dilakukan tindakan segera dan efektif diperkirakan pada tahun 2030 kematian akibat kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian no 5 (lima) didunia, diperkirakan ada 2,4 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya. Pada bulan maret tahun 2010 Majelis Umum PBB mendeklarasikan aksi keselamatan jalan 2011 – 2020 (Decade of Action for Road Safety) dengan tujuan mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas dengan meningkatkan kegiatan yang dilaksanakan secara global, regional dan nasional. Target dekade keselamatan 2011-2020 tersebut menargetkan penurunan 50% korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia pada tahun 2020 dengan basis data tahun 2010. Namun hingga berakhirnya masa periode dekade aksi tersebut target penurunan belum dapat tercapai.

Dalam masa pelaksanaan dekade aksi keselamatan tersebut, Pemerintah mengeluarkan peraturan pelaksanaan Undang Undang No 22 Tahun 2009 yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam peraturan pelaksanaan tersebut secara lebih jelas dilakukan pengaturan mengenai Perencanaan KLLAJ, Pelaksanaan dan Pengendalian KLLAJ, Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, Alat Pemberi Informasi Kecelakaan Lalu Lintas, dan Pengawasan KLLAJ. Sebagai upaya tindak lanjut dalam aspek perencanaan maka disusunlah Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) untuk rentang waktu 2021-2040. Penyusunan RUNK LLAJ bertujuan untuk memberikan panduan/pedoman bagi



pemangku kebijakan agar dapat melakukan koordinasi, sinkronisasi dan harmonisasi perencanaan program KLLAJ. Selain itu, RUNK LLAJ juga menjadi acuan bagi kementerian/ lembaga dan pemerintah daerah Provinsi untuk menjabarkan langkah-langkah penanganan KLLAJ di sektor dan wilayah tanggung jawabnya.

Untuk memastikan bahwa penyelenggaraan keselamatan jalan tertangani secara baik yaitu dengan menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, konstruksi dan operasional sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mengurangi tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan. Menurut data Kepolisian RI, selama tahun 2020, kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di seluruh wilayah Indonesia mencapai 100.028 kasus dengan angka kematian korban mencapai 23.529 orang, artinya bahwa dalam 1 hari terjadi kematian sebanyak 65 dan jika dirata-rata maka setiap 1 jam 2-3 orang Indonesia meninggal karena kecelakaan lalu lintas. Diinformasikan juga bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal yaitu 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana jalan dan lingkungan.

Disisi lain, karakteristik korban kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa lebih dari setengah jumlah kematian melibatkan orang pada kelompok umur 15 hingga 44 tahun, 77% dari seluruh kematian akibat kecelakaan lalu lintas adalah laki laki pencari nafkah keluarga dan keluarga yang ditinggalkan menderita kerugian yang amat besar ditinjau dari perekonomian, hasil penelitian menunjukkan bahwa sekitar 63% dari keluarga korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan tingkat ekonomi. Berdasarkan hasil penelitian terkini di Indonesia



kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas mencapai 2,9% dari total penghasilan domestik regional bruto (PDRB), oleh karena itu kematian atau cedera akibat kecelakaan lalu lintas juga memberikan beban kerugian ekonomi yang besar bagi negara dan masyarakat, mengurangi kecelakaan lalu lintas di jalan akan menolong individu, keluarga dan berkontribusi positif bagi perekonomian suatu negara.

Permasalahan lain yang disoroti oleh WHO sebagai penyebab lambatnya kemajuan penanganan kecelakaan LLAJ secara global terutama di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, antara lain: kepemimpinan dan kapasitas manajemen melaksanakan KLLAJ yang masih lemah; koordinasi lintas sektor yang belum optimal; data dan informasi kecelakaan LLAJ yang belum terpadu; sumber pendanaan berkelanjutan yang belum tersedia; pelaksanaan monitoring dan evaluasi yang belum efektif; serta penegakan hukum yang belum memberikan efek jera.

Dalam konteks wilayah regional, dikawasan Asia Tenggara Indonesia menempati posisi keempat sebagai negara dengan jumlah korban kecelakaan LLAJ tertinggi. Selain itu Indonesia masih belum memiliki peraturan batas kandungan alkohol dalam darah saat berkendara, standar kendaraan yang berkeselamatan sesuai standar PBB, dan penyediaan fasilitas perlindungan anak dalam melakukan perjalanan dengan kendaraan bermotor. Di Indonesia, beberapa peraturan pendukung keselamatan sudah diupayakan seperti penggunaan helm standar, kewajiban penggunaan sabuk keselamatan namun realitas kepatuhan masih menjadi “pr” yang harus selalu diupayakan.

Ketersediaan manajemen kelembagaan yang baik merupakan salah satu hal yang paling penting dan mendasar dari penyelenggaraan KLLAJ. WHO menggarisbawahi pentingnya pembentukan kelembagaan serta koordinasi lintas sektor dan lintas ruang dalam mengatasi permasalahan KLLAJ, terutama dalam hal



penetapan target, rencana dan strategi yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

2.5.1.2 Kebijakan RUNK LLAJ 2021-2040

Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) disusun dengan tujuan untuk memberikan panduan/pedoman bagi pemangku kebijakan agar dapat melakukan koordinasi, sinkronisasi dan harmonisasi perencanaan program KLLAJ. Selain itu, RUNK LLAJ juga menjadi acuan bagi pemerintah daerah provinsi untuk menjabarkan langkah-langkah penanganan KLLAJ di sektor dan wilayah tanggung jawabnya. Diharapkan bahwa dalam periode tahun 2021-2020 terjadi keselarasan secara nasional dalam rangka mengatasi persoalan-persoalan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ada.

Visi yang diusung dalam RUNK LLAJ 2021-2040 adalah “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terbaik di Asia Tenggara melalui Penciptaan Sistem Berkeselamatan, Penguatan Koordinasi, dan Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi”.

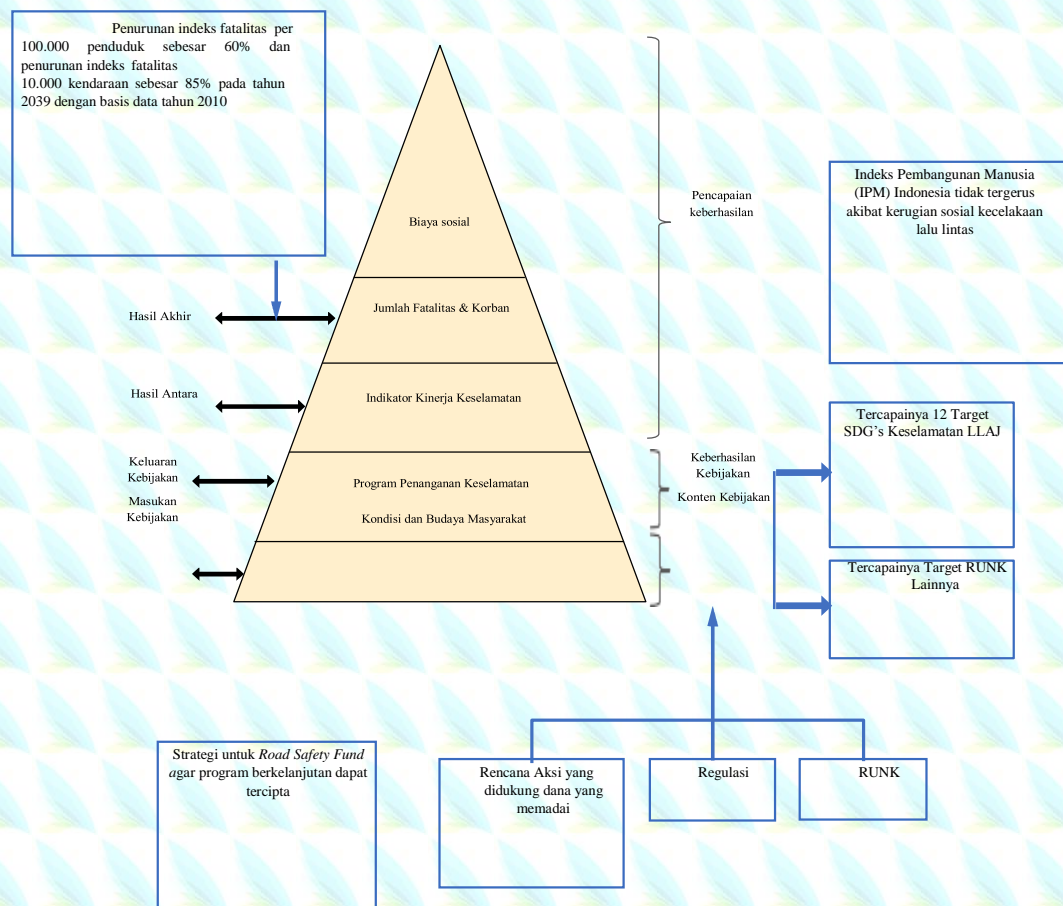
Konsep pengembangan RUNK LLAJ didasarkan atas tiga prinsip, yaitu:

1. Program berbasis sistem berkeselamatan dengan memahami batasan tubuh manusia terhadap benturan;
2. Konsep Inklusif berbasis koordinasi 5 (lima) pilar; dan
3. Program berbasis keluaran yang terukur dan mampu mereduksi biaya sosial.

Pendekatan penyusunan RUNK LLAJ adalah berbasis 5 (lima) pilar KLLAJ yang meliputi : Sistem yang Berkeselamatan (Safer System), Jalan yang Berkeselamatan (Safer Roads),



Kendaraan yang Berkeselamatan (Safer Vehicles), Pengguna Jalan yang Berkeselamatan (Safer People), dan Penanganan Korban Kecelakaan (Post Crash Responses). Penetapan sasaran dan target RUNK LLAJ ini menggunakan strategi sistem lalu lintas jalan yang berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan LLAJ yang mengakomodasi kesalahan yang mungkin dilakukan oleh para pengguna jalan dan kerentanan tubuh manusia terhadap benturan, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan korban manusia, khususnya korban meninggal dunia.



Gambar 2.32 Strategi RUNK LLAJ 2021-2040

Dalam sektor kebijakan keselamatan jalan dan angkutan barang, peran RUNK LLAJ adalah sebagai berikut :

1. Melakukan redefinisi hal-hal yang terkait dengan kecelakaan dan menyusun prosedur penanganan kecelakaan.



2. Mengembangkan layanan ketanggapdaruratan terpadu untuk penanganan korban & menyediakan one access code.
3. Meningkatkan harmonisasi dalam informasi, komunikasi, koordinasi dan kerjasama antar pemangku kepentingan.
4. Menerapkan jaminan terhadap kerugian korban akibat kecelakaan
5. Menyelenggarakan proses hukum yang lebih sederhana terhadap pelanggaran lalu lintas dengan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan.
6. Mensinergikan sumber pendanaan keselamatan dari pemerintah, dunia usaha, masyarakat, dan pengguna jalan (road user).
7. Menetapkan tata cara yang ketat pemberian hak mengemudi bagi pengemudi yang cakap dan terampil
8. Menjamin setiap kendaraan di jalan memenuhi standar keselamatan melalui uji berkala dan uji tipe.
9. Mengurangi risiko keparahan korban dan kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh infrastruktur jalan.
10. Mendorong keterlibatan semua pihak dalam komunikasi, informasi dan edukasi (KIE), penelitian keselamatan jalan, serta pengembangan data dan surveilans kecelakaan lalu lintas.



Tabel 2.56 Sasaran dan Indikator Setiap Pilar Keselamatan dalam RUNK LLAJ

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
<p>Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan</p> <p>Bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan, terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas, dan keberlanjutan, pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan pada tingkat nasional dengan fokus utama kepada aspek, regulasi, kelembagaan, pendanaan, kemitraan, data dan riset</p>	<p>Pada Tahun 2020, seluruh negara memiliki rencana aksi nasional KLLAJ yang komprehensif dan multi-sektoral, dengan tenggat waktu.</p>	<p>Terlaksananya proses pembahasan Rancangan Perpres RUNK LLAJ di tahun 2020 dan terwujudnya RUNK LLAJ Tahun 2021 – 2040, dengan konsep strategi 5 (lima) pilar dan selaras dengan target pembangunan berkelanjutan (SDG's).</p>
		<p>Di tahun 2025, sesuai dengan amanat dalam PP 37 tahun 2017 tentang KLLAJ, terwujudnya RUNK LLAJ dan RAK LLAJ K/L di tingkat nasional, serta RAK LLAJ di tingkat provinsi/kabupaten/kota.</p>
		<p>Rencana aksi dirumuskan dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya.</p>
	<p>Pada tahun 2030, seluruh negara memiliki akses satu atau lebih jalan raya yang</p>	<p>Terwujudnya regulasi berkaitan dengan KLLAJ sesuai dengan instrumen legal PBB, antara lain</p>
	<p>memenuhi instrumen keselamatan PBB.</p>	<p>Penilaian jalan sesuai dengan iRAP (International Road Assessment Programme) dan penilaian kendaraan baru sesuai dengan NCAP (New Car Assessment Programme). Terwujudnya data kecelakaan lalu lintas dan Pengawasan Kecelakaan (Injury Surveillance) berbasis International Classification of Diseases (ICD) WHO yang kredibel.</p> <p>Penerapan sistem KLLAJ dengan pengembangan dan pengoperasian lalu lintas di jalan.</p>
<p>Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan</p>	<p>Pada tahun 2030, seluruh jalan baru memenuhi standar teknis keselamatan</p>	<p>Semua jalan yang dibangun di Indonesia sejak tahun 2023 harus sudah direncanakan memenuhi standar pemeringkatan bintang 3 (tiga).</p>



bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang lebih berkeselamatan dengan melakukan perbaikan mulai tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan	untuk semua pengguna jalan, setidaknya memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga) untuk semua moda.	Sertifikasi pemenuhan pemeringkatan jalan dilakukan melalui audit pada tahap desain, preopening dan operasional.
	Pada tahun 2030, lebih dari 75% kendaraan bermotor melakukan perjalanan di jalan eksisting yang telah memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga).	Terwujudnya lebih dari 75% km perjalanan kendaraan bermotor melalui jalan di Indonesia yang memenuhi standar jalan bintang 3 (tiga) dengan menggunakan pendekatan assessment iRAP.
		Pada Tahun 2021 terbentuk IndonesiaRAP yang diakui oleh iRAP tetapi mampu melakukan penilaian secara mandiri.
		Pada tahun 2030 seluruh kendaraan bermotor telah memiliki standar fitur keselamatan baik aktif maupun pasif sesuai kaidah internasional.
Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan		Pemberian Sertifikasi uji tipe kendaraan bermotor dengan mengadopsi NCAP termasuk rancang bangun dan sertifikasi untuk semua produk karesori.
bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan	Pada tahun 2030, seluruh kendaraan (baru, bekas, impor) wajib memenuhi standar teknis tertinggi keselamatan, sesuai dengan regulasi PBB dan/atau peraturan global lainnya.	Semua kendaraan harus laik jalan berdasarkan sertifikasi dari bengkel berijin uji laik Jalan (kir) yang kredibel.
		Sistem transportasi cerdas (Intelligent Transport System/ITS) dan transportasi barang-barang berbahaya.
		Sistem ITS terhadap distraksi pengemudi dan KLLAJ.
		Terwujudnya program NCAP Indonesia sesuai dengan standar tes PBB (Unece) didukung oleh industri otomotif Indonesia menjadi basis kendaraan nasional dan meningkatkan kredibilitas Indonesia sebagai salah satu negara produsen kendaraan utama dunia.



		Kompetensi petugas uji laik kendaraan dan akreditasi pusat uji kendaraan untuk menciptakan kir yang kredibel dengan peran pemerintah maupun swasta. Kemampuan rancang bangun untuk industri karoseri nasional.
Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
Pilar 4 Pengguna Jalan yang Berkeselamatan bertanggung jawab untuk memperbaiki perilaku pengguna jalan melalui pendidikan keselamatan berlalu lintas, meningkatkan kualitas sistem uji surat izin mengemudi dan penegakan hukum di jalan serta mengembangkan sistem pendataan kecelakaan lalu lintas	Pada tahun 2030, separuh perjalanan kendaraan mematuhi batas kecepatan maksimal dan mengurangi luka serta fatalitas akibat melanggar batas kecepatan.	Program Speed Control dimulai secara bertahap dengan pilot project yang dilakukan pada tahun 2021 di jalan nasional non tol dan jalan nasional tol.
	Pada tahun 2030, seluruh pengguna sepeda motor harus menggunakan helm berstandar nasional.	Program helm untuk anak harus terselenggara secara bertahap dan pada tahun 2021 tercapai 100%. Program ini dapat dikaitkan dengan program perlindungan anak dan kesehatan.
	Pada tahun 2030, seluruh pengguna kendaraan bermotor telah menggunakan sabuk keselamatan dan standar perlindungan anak-anak.	Regulasi pengguna sabuk keselamatan bagi seluruh kursi dan standar perlindungan anak-anak perlu diadakan.
	Pada tahun 2030, seluruh pengemudi kendaraan bermotor termasuk sepeda motor wajib bebas pengaruh alkohol maupun zat psikoaktif.	Regulasi tentang Blood Alcohol Content (BAC) maupun penggunaan zat psikoaktif saat mengemudi perlu diadakan termasuk kesepakatan penindakan hukum antara Kepolisian dan Kementerian Kesehatan.



	<p>Pada tahun 2030, seluruh negara telah memiliki aturan yang melarang dan/atau membatasi penggunaan HP pada saat berkendara.</p>	<p>Tersedianya regulasi penggunaan Hand Phone (HP) termasuk regulasi bila digunakan sebagai alat navigasi serta serta diikuti pelaksanaan sosialisasi dan upaya – upaya penegakan hukum yang ketat.</p>
	<p>Pada tahun 2030, seluruh pengemudi profesional termasuk pengemudi berbasis daring wajib memenuhi peraturan batas waktu mengemudi maksimal dan waktu untuk beristirahat minimal.</p>	<p>Diperlukannya pengembangan teknologi untuk upaya – upaya penindakan hukum yang ketat serta pelaksanaan sosialisasi yang masif bagi pengemudi.</p>
<p>Pilar 5 Penanganan Korban kecelakaan</p> <p>bertanggung jawab untuk koordinasi penyelenggaraan meliputi perawatan sebelum layanan kegawatdaruratan pra fasyankes dan perawatan sesudah kecelakaan</p>	<p>Pada tahun 2030, seluruh negara mencapai target nasional meminimalisasi durasi antara kejadian kecelakaan dengan datangnya bantuan penanganan darurat dari tenaga kesehatan</p>	<p>Penanganan medik korban kecelakaan lalu lintas dapat tiba ke tempat kejadian dengan waktu seminimal mungkin yang didukung dengan tenaga kesehatan yang professional dan perlengkapan gawat darurat yang memadai.</p> <p>Meningkatkan peran masyarakat yang mandiri dan terlatih dalam penanganan pertama gawat darurat (PPGD) pada korban kecelakaan lalu lintas dengan pelibatan organisasi masyarakat seperti karang taruna, pramuka, komunitas/ paguyuban, PMI dan lainnya.</p> <p>Terselenggaranya nomor telepon tunggal 119 di seluruh tanah air dan pusat-pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu.</p>



2.5.1.3 Arah Kebijakan Daerah

2.5.1.3.1 Arah Kebijakan dalam RPJPD Provinsi Kalimantan Tengah
Arah pembangunan jangka panjang daerah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2005 – 2025 adalah sebagai berikut :

1. Mempercepat kecukupan sarana dan prasarana umum secara integratif dan komprehensif dalam rangka peningkatan daya dukung terhadap pembangunan daerah.
 - a. Pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana umum, diarahkan untuk :
 - 1) Meningkatkan kelancaran arus lalu lintas barang, jasa dan orang pada semua jenis moda.
 - 2) Meningkatnya kelancaran transportasi darat, laut, udara dan kereta api.
 - 3) Meningkatnya kualitas sarana dan prasarana perumahan, permukiman, lingkungan sehat, dan komunitas perumahan.
 - 4) Meningkatnya kualitas pengembangan wilayah strategis dan cepat tumbuh, kawasan tertinggal dan keterkaitan antar perkotaan.
 - 5) Meningkatnya akses masyarakat terhadap air bersih dan sehat dan meningkatnya pengelolaan air limbah.
 - b. Peningkatan peran serta masyarakat dan swasta dalam pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana umum, diarahkan untuk:
 - 1) Meningkatnya keberfungsian masyarakat dalam pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan sarana dan prasarana umum lingkungan sekitarnya.
 - 2) Meningkatnya kualitas ketertiban bangunan dalam kawasan keselamatan operasi penerbangan.
 - 3) Meningkatnya kualitas kemitraan pemerintah dengan swasta dalam penyediaan sarana dan prasarana jalan dan



jembatan, Angkutan Sungai Danau dan penyeberangan (ASDP), serta perumahan dan permukiman.

- c. Peningkatan kinerja pelayanan bidang sarana dan prasarana umum, diarahkan untuk:
- 1) Meningkatnya kemampuan penerapan teknologi konstruksi dan uji mutu konstruksi.
 - 2) Meningkatnya kebijakan pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan prasarana dan sarana umum

2.5.1.3.2 Arah Kebijakan dalam RPJMD Provinsi Kalimantan Tengah

Unsur penting dalam urusan perhubungan di wilayah Kalimantan tengah adalah lalu lintas dan angkutan jalan darat dan sungai. Oleh karena itu, urusan perhubungan erat kaitannya dalam tugas menyelenggarakan layanan angkutan umum, layanan pengujian kendaraan bermotor dan layanan kelancaran lalu lintas. Akselerasi pertumbuhan ekonomi di Kalimantan Tengah sangat didukung dengan pembangunan di sektor perhubungan. Salah satu faktor penting dalam pengembangan suatu wilayah dan mendukung pertumbuhan sektor-sektor lain yaitu pembangunan infrastruktur jaringan transportasi. Aksesibilitas antar wilayah dalam keterjangkauan pelayanan infrastruktur transportasi kuat kaitannya dalam pemerataan pembangunan wilayah. Untuk mengatasi kesenjangan jarak antara tempat asal dan tujuan diperlukan Prasarana dan Prasarana sistem transportasi melalui jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan perangkutan. Peningkatan kualitas dan kuantitas Prasarana dan Prasarana perhubungan dimaksudkan untuk meningkatkan ketertiban lalu lintas dan kenyamanan pengguna jalan, sehingga diharapkan dapat meminimalisasi resiko yang diakibatkan dalam berlalu lintas.

- Visi Gubernur dan Wakil Gubernur Kalimantan Tengah Terpilih Visi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Provinsi Kalimantan Tengah sebagaimana yang tertuang dalam



Peraturan Daerah Tahun Provinsi Kalimantan Tengah Nomor 4 Tahun 2010 Tentang: Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2005-2025 adalah :

“Kalimantan Tengah Makin BERKAH:
Bermartabat, Elok,
Religius, Kuat, Amanah, dan Harmonis”

➤ Misi Gubernur dan Wakil Gubernur Kalimantan Tengah Terpilih Misi Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2005-2025 sebagai berikut :

1. Mempercepat Pembangunan Ekonomi yang Produktif, Kreatif dan Berwawasan Lingkungan
 2. Memperkuat ketahanan Daerah dalam Mengantisipasi Perubahan Global
 3. Mewujudkan Tata Kelola Pemerintahan yang Baik Melalui Reformasi Birokrasi
 4. Mempercepat Pembangunan Sumber Daya Manusia yang Cerdas, Sehat dan Berdaya Saing Meneguhkan Kalteng yang Beriman,
 5. Berbudaya dan Berkesetaraan Gender
- Program Gubernur dan Wakil Gubernur Kalimantan Tengah
1. Meningkatkan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan menebus keterisolasian daerah pedalaman dan pesisir.
 2. Memperluas sosialisasi di berbagai instansi dan kalangan masyarakat agar menjiwai spirit Belom Bahadat (hidup beradat) dalam berkompetisi di berbagai bidang guna menumbuhkan masyarakat Kalteng yang berdaya saing tinggi dan berreputasi cemerlang.
 3. Meningkatkan sertifikasi lahan masyarakat adat dan pengembangan ekonomi hijau;
 4. Mengembangkan konektivitas destinasi pariwisata lintas kabupaten atau kota, termasuk menjadikan lahan gambut dan



hutan rawa terbesar di Indonesia sebagai ecotourism berkelas dunia.

5. Pengembangan rumah ibadah, institusi Pendidikan keagamaan dan komunitas adat sebagai pilar pembentukan karakter masyarakat Kalteng melalui program:
6. Memperluas pengiriman tokoh-tokoh lintas agama dalam rangka perjalanan wisata religi misalnya para kyai dan ustadz naik haji dan umroh ke Mekkah, pendeta ziarah rohani ke Yerusalem, Hindu Kaharingan ke India;
7. Meningkatkan insentif khusus bagi guru-guru ngaji, sekolah minggu dan guru spiritual di berbagai agama dan keyakinan masing-masing.
8. Mempercepat pengembangan kawasan food estate sebagai penunjang cadangan logistic strategis untuk pertahanan negara, termasuk penguatan ekonomi kerakyatan yang berbasis keunggulan local;
9. Mempercepat program afirmatif dalam rangka pemulihan ekonomi akibat pandemic covid-19 dan memperkuat daya tahan masyarakat terhadap bencana;
10. Memperluas kuantitas dan kualitas penerima beasiswa Kalteng Berkah yang selama ini telah berjalan
11. Memastikan fasilitas dan layanan akses kesehatan yang terjangkau oleh masyarakat melalui perawatan khusus secara gratis bagi pasien kurang mampu.
12. Terwujudnya Koperasi Modern dan UMKM Naik Kelas (Scaling Up) dalam rangka Pembangunan Ekonomi Kerakyatan yang Berkelanjutan dan Memperkuat Ekonomi Daerah melalui pengembangan Koperasi dan UMKM Peningkatan SDM aparatur birokrasi yang novatif demi pelayanan public yang cepat dan tepat.
13. Membuka ruang seluas-luasnya kepada kalangan professional untuk menduduki jabatan public sesuai kapasitas dan



- kompetensinya;
14. Mengoptimalkan penerapan e-government dalam rangka peningkatan kualitas pelayanan public secara efektif dan efisien;
 15. Meningkatkan kapasitas SDM aparatur birokrasi pemerintahan melalui Pendidikan dan pelatihan khusus;
 16. Meningkatkan insentif khusus bagi ketua RT/RW, Kepala Desa dan Badan Permusyawaratan Desa (BPD) yang penuh dedikasi dan loyalitas. Memperkuat falsafah Huma Betang dalam kehidupan beragama, berbudaya dan bermasyarakat melalui pemberdayaan budayawan dan tokoh-tokoh adat;
 17. Menerbitkan peraturan dan hukum adat sebagai instrument untuk meneguhkan peradaban masyarakat yang tertib;
 18. Mengedepankan hukum adat dan pendekatan kebudayaan dalam mengatasi persoalan yang terjadi ditengah-tengah masyarakat;
 19. Memperkuat kelembagaan adat sebagai agen kebudayaan yang terkonsolidasi dalam rangka meningkatkan partisipasi pembangunan berdimensi kearifan lokal.

Berdasarkan Program Gubernur dan Wakil Gubernur Kalimantan Tengah terdapat program yang mendukung Keselamatan LLAJ dan sesuai capaian kinerja urusan perhubungan sudah terdapat program kegiatan yang mendukung Keselamatan LLAJ di Provinsi Kalimantan Tengah.

Dalam mendukung hilirisasi industri, dimana infrastruktur jalan menjadi prioriritas juga dalam upaya hilirisasi industri, maka keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan juga menjadi hal yang perlu mendapat perhatian, antara lain perlunya pengadaan fasilitas keselamatan jalan pada ruas-ruas jalan yang mendukung hilirisasi industri (ruas jalan pada lokasi rencana kawasan industri, ruas jalan menuju outlet atau pelabuhan, bandara dan sebagainya).



2.5.2 Strategi

2.5.2.1 Strategi dan Penataan Penyelenggaraan Perhubungan

Strategi merupakan keseluruhan cara atau langkah dengan perhitungan yang pasti untuk mencapai tujuan atau mengatasi persoalan yang dijabarkan ke dalam kebijakan – kebijakan dan program, antara lain :

- a. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi yaitu dengan pemantauan dan pengawasan serta pengendalian operasional terhadap angkutan umum, Penataan sistem dan jaringan rute angkutan umum, penertiban dan pengawasan terhadap lalu lintas jalan, pemeliharaan dan perbaikan terhadap Fasilitas Keselamatan seperti rambu jalan, PJU, Marka, Paku Jalan, Deliniator, Guard Rail, APILL, Warning Light.
- b. Tersedianya Prasarana dan fasilitas perhubungan yang aman dan nyaman dengan merehabilitasi, memperbaiki Prasarana dan Prasarana serta fasilitas yang selama ini tersedia juga pengadaan fasilitas angkutan massal dan terpadu bersubsidi sehingga memberikan kenyamanan dan kelayakan bagi para pengguna jasa transportasi.
- c. Terwujudnya keselamatan transportasi dengan melengkapi fasilitas keselamatan di jalan baik rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, guadrail, paku jalan, delineator serta kelengkapan rambu-rambu sungai guna meningkatnya keselamatan serta banyak memberikan sosialisasi dan penyuluhan kepada masyarakat luas tentang peraturan perhubungan dan keselamatan bertransportasi.

2.5.2.2 Strategi Teknis

Dalam rangka penanganan dan meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara yaitu:



1. Upaya Membangun dan Mewujudkan Budaya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang meliputi:
 - a. Pelaksanaan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini;
 - b. Sosialisasi dan internalisasi tata cara dan etika berlalu lintas serta program Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. Pemberian penghargaan terhadap tindakan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - d. Penciptaan Lingkungan Ruang Lalu Lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib; dan
 - e. Penegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan.
2. Upaya Peningkatan Jaminan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang meliputi :
 - a. Penyusunan Peraturan Gubernur tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. Penerbitan SK Gubernur terkait Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mencakup 5 (lima) pilar keselamatan.
 - c. Penyediaan perencanaan anggaran untuk kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada masing-masing pokja pilar.
 - d. Penyediaan, perbaikan, dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - e. Penetapan prioritas penanganan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK);
 - f. Penetapan SOP penanganan korban kecelakaan lalu lintas secara cepat dan tepat.
3. Pengawasan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang meliputi:
 - a. Audit, Inspeksi; Pengamatan dan Pemantauan.
 - b. Penyediaan standar fitur keselamatan dan sertifikat uji kendaraan bermotor yang mengadopsi pada NACP.
 - c. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas.



Tabel. 2.58 Tujuan, Sasaran, Strategi dan Arah Kebijakan RAK LLAJ

No	Tujuan	Sasaran	Strategi	Arah Kebijakan
1	Menciptakan Sistem Regulasi yang mendukung Keselamatan Jalan	Terciptanya Regulasi Daerah yang mendukung Keselamatan Jalan	Mendorong terbitnya Pergub,Perda yang mendukung Keselamatan Jalan	<ul style="list-style-type: none">• Menyusun Pergub RAK LLAJ• Membuat Kajian Teknis Terkait Keselamatan lalu Lintas sesuai pilar//OPD
2	Menciptakan Jalan yang berkeselamatan	Terciptanya kemantapan Jalan Tahun 2027	Mendorong penyediaan anggaran yang memadai	<ul style="list-style-type: none">• Pemeliharaan Jalan• Perencanaan dan Penganggaran perbaikan jalan rusak berat dan kondisi rusak dan Audit jalan
		Terciptanya Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan dan Potensi Rawan Kecelakaan	Mendorong Perbaikan dan Penyediaan Prasarana Jalan yang berkeselamatan	<ul style="list-style-type: none">• Meningkatkan Fasilitas Keselamatan Jalan• Perbaikan Geometrik dan Struktur Jalan• Sosialisasi kepada masyarakat pengguna Jalan
3	Menciptakan Kendaraan yang berkeselamatan	Terciptanya uji laik kendaraan dan penyediaan Sumber Daya yang kompeten	Mendorong Pada tahun 2027, seluruh kendaraan (baru, bekas, impor) wajib memenuhi standar teknis tertinggi keselamatan	<ul style="list-style-type: none">• Semua kendaraan harus laik jalan berdasarkan sertifikasi dari bengkel berijin uji laik Jalan (kir) yang kredibel.• Perencanaan dan Penganggaran kebutuhan rambu jalan, PJU, Marka, Paku Jalan, Deliniator, Guard Rail, APILL, Warning Light.• Penyediaan angkutan umum untuk orang/barang yang berkeselamatan
		Terciptanya pengurangan pelanggaran ODOL	Peningkatan Koordinasi	Meningkatkan koordinasi dan kolaborasi pihak-pihak terkait dalam penanganan dan penindakan ODOL



			penanganan pelanggaran ODOL	
4	Mewujudkan Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan	Terwujudnya Penurunan Indeks fatalitas per 100.000 penduduk sebesar (10%) dan Penurunan Indeks Fatalitas per 10.000 kendaraan sebesar 14% pada Tahun 2027	Mendorong semua pengemudi wajib memenuhi standar keselamatan berkendara	<ul style="list-style-type: none">• mematuhi batas kecepatan maksimal dan mengurangi luka serta fatalitas akibat melanggar batas kecepatan.• seluruh pengguna sepeda motor harus menggunakan helm berstandar nasional.• memiliki aturan yang melarang dan/atau membatasi penggunaan HP pada saat berkendara.• Sosialisasi kepada masyarakat pengguna jalan
5	Mengurangi Kerugian Material Laka Lantas	Berkurangnya kerugian material akibat kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan	Menurunkan resiko kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan	<ul style="list-style-type: none">• Sosialisasi kepada masyarakat pengguna jalan• Mengurangi angka kecelakaan• Meminimalisir korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas
6	Mewujudkan Penanganan Korban Kecelakaan dengan waktu seminimal mungkin	Terwujudnya penyelenggaraan meliputi perawatan sebelum layanan kegawatdaruratan pra fasyankes dan perawatan sesudah kecelakaan	Mendorong minimalisasi durasi antara kejadian kecelakaan dengan datangnya bantuan penanganan darurat dari tenaga kesehatan	<ul style="list-style-type: none">• Penanganan medik korban kecelakaan lalu lintas dapat tiba ke tempat kejadian dengan waktu seminimal mungkin yang didukung dengan tenaga kesehatan yang professional dan perlengkapan• Terselenggaranya nomor telepon tunggal 119 di seluruh Kota/Kabupaten dan pusat-pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu



2.5.3 Kegiatan Prioritas

Beberapa kegiatan prioritas dalam penyelenggaraan keamanan dan keselamatan transportasi jalan yang adalah sebagai berikut :

1. Penetapan RAK LLAJ Provinsi sebagai salah satu Perkada
Sebagaimana amanat UU 22/2009 dan PP 37/2017, Pemerintah Daerah diwajibkan menyusun RAK LLAJ yang kemudian ditetapkan menjadi salah satu peraturan Kepala Daerah yaitu berupa Peraturan Gubernur. Hingga saat ini, Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah belum menjalankan amanat tersebut.
2. Permasalahan Pengguna Jalan
Berdasarkan data kecelakaan yang terjadi (terutama kurun 5 tahun terakhir), di wilayah Provinsi Kalimantan Tengah terlihat bahwa faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan adalah sangat didominasi oleh faktor manusia. Hal ini mengindikasikan bahwa akan diperlukan upaya yang lebih intensif dalam hal pemberian edukasi, pemahaman bahkan tindakan penertiban yang tegas terhadap para pengguna jalan. Hal lain yang perlu mendapat perhatian yang lebih adalah pengguna kendaraan bermotor roda 2 mengingat jenis kendaraan terbanyak yang terlibat kecelakaan.
3. Persoalan Daerah Rawan Kecelakaan
Dari data yang ada bahwa terdapat 4 titik lokasi atau daerah rawan kecelakaan yang tersebar diseluruh wilayah Provinsi. Diperlukan intensitas penanganan dalam jangka pendek maupun jangka menengah 5 tahun kedepan agar persoalan pada daerah rawan kecelakaan dapat terselesaikan. Jika mempertimbangkan hasil bobot pada setiap lokasi (sesuai inventarisasi pihak Kepolisian Daerah) maka perlu prioritas pada 4 lokasi rawan kecelakaan di Jalan Provinsi dan 78 lokasi rawan kecelakaan di Jalan Nasional.
4. Peningkatan Prasarana Jalan
Upaya peningkatan dan pemeliharaan jalan telah senantiasa dilakukan oleh Pemerintah Provinsi namun demikian kondisi jalan (kelaikan jalan) juga menjadi persoalan yang menyebabkan kejadian kecelakaan. Faktor kelaikan jalan menjadi salah satu faktor



penyebab, tentunya hal ini perlu upaya yang lebih lagi dalam penyediaan jalan yang berkeselamatan. Terhadap kecukupan Prasarana kondisi kemantapan jalan Provinsi Kalimantan Tengah sekitar 85% dan sekitar 15% kondisi Jalan masih belum dalam kondisi mantap. Masih perlu penanganan atau peningkatan kualitas keamantapan jalan.

5. Pemenuhan Prasarana Fasilitas Keselamatan Jalan

Fasilitas pelengkap jalan terdiri atas beberapa ragam jenis baik berupa fasilitas yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung, fasilitas yang menghubungkan antar ruang pejalan kaki yang berseberangan, maupun fasilitas yang ditempatkan di sepanjang jalan yang merupakan pelengkap atau pendukung bagi jalur pejalan kaki. Pemenuhan fasilitas keselamatan di ruas jalan kewenangan Provinsi merupakan salah satu perhatian penanganan sektor perhubungan di Provinsi Kalimantan Tengah karena tingkat pemenuhannya cukup rendah dan ini sangat penting untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

6. Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh dari Kepolisian Provinsi Kalimantan Tengah, jumlah kecelakaan dan tingkat fatalitas korban dalam kurun waktu Tahun 2017-2021. Kejadian kecelakaan terbanyak ada pada Tahun 2018 yaitu sebanyak 964 kasus. Sedangkan untuk korban meninggal dunia terbanyak ada pada tahun 2017 sebanyak 369 jiwa, Perlu program kegiatan dari berbagai pilar untuk menurunkan angka kecelekaan pada 5 tahun kedepan.

7. Ketersediaan Tim dan Hotline Center 119

Ketersediaan Tim dan Hotline Center 119 pada seluruh rumah sakit di Provinsi Kalimantan Tengah belum tersedia. Sehingga ini menjadi permasalahan yang perlu segera di tindaklanjuti



oleh Pemerintah Daerah, agar kebutuhan akan penanganan pasca kecelakaan dapat terlaksana dengan baik.

8. Peningkatan dukungan SDM terkait keselamatan jalan

Sumber daya manusia yang mengoperasikan pelayanan Lalu Lintas Angkutan Jalan masih belum optimal. Hal ini berdampak terhadap kebijakan yang sudah dibuat oleh pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah yang belum berjalan secara optimal. Beragamnya persoalan yang terjadi di jalan, dukungan sumber daya manusia baik secara kuantitas maupun kualitas akan memudahkan dalam upaya penanganan dan penyelesaian masalah terkait keselamatan LLAJ. Peningkatan kapasitas SDM dibidang keselamatan jalan perlu lebih diupayakan baik melalui program-program pelatihan maupun sertifikasi keahlian.

9. Peningkatan kelembagaan Forum LLAJ

Forum LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah belum berjalan dengan maksimal, walaupun beberapa kegiatan telah terfasilitasi melalui forum. Namun demikian upaya kedepan diperlukan optimalisasi fungsi dan tugas agar upaya pelaksanaan dan monitoring evaluasi program/kegiatan keselamatan LLAJ lebih dapat terukur dan berjalan dengan lebih baik. Pengaturan internal melalui pembentukan Pokja-Pokja Pilar agar dapat terealisasi dimana penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif dapat dilaksanakan secara baik. Selain itu adalah peningkatan koordinasi kelembagaan dengan Kelompok-Kelompok Masyarakat Sadar Keselamatan (KMSK) yang telah terbentuk.

10. Penangan Over Dimension/Overloading (ODOL)

Pelanggaran kendaraan angkutan barang di Provinsi Kalimantan Tengah sebanyak 233 Kendaraan tahun 2021, Penanganan pelanggaran ODOL perlu dilakukan secara kolaborasi dengan berbagai pihak terkait.



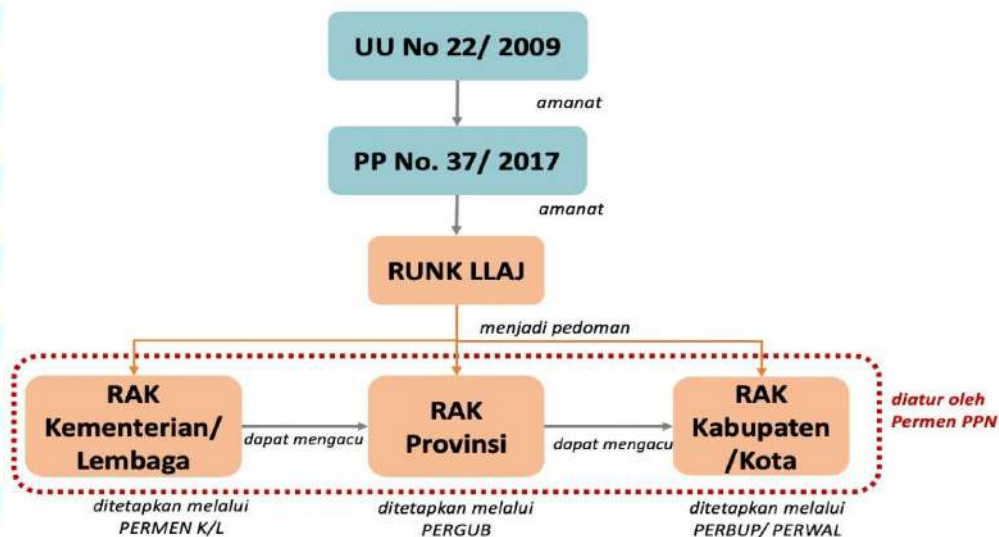
2.6 Kebutuhan Regulasi dan Tatanan Kelembagaan

Peraturan perundangan yang menjadi dasar penyusunan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi, adalah sebagai berikut :

- a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
- b. Undang - Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025;
- c. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah;
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- g. Peraturan Presiden Nomor 65 Tahun 2015 tentang Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional;
- h. Peraturan Presiden Nomor 66 Tahun 2015 tentang Badan Perencanaan Pembangunan Nasional sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 20 Tahun 2016;
- i. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024; dan
- j. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sesuai dengan amanat UU Nomor 22 tahun 2009 dan PP Nomor 37 Tahun 2017, setelah penerbitan Peraturan Presiden tentang RUNK LLAJ, diperlukan penerbitan RAK LLAJ di tingkat Kementerian/Lembaga, tingkat provinsi, kabupaten, dan kota. Kerangka dasar regulasi tersebut diharapkan menjadi dasar

pelaksanaan dan kegiatan paska pelaksanaan.. Demikian juga peraturan terkait tata cara penyusunan rencana aksi keselamatan yang diampu oleh Kementerian PPN/Bappenas masih dalam tahap perumusan.



Gambar 2.33 Kerangka Regulasi Rencana Keselamatan LLAJ

Kerangka regulasi yang dibutuhkan untuk Rencana Aksi Keselamatan LLAJ Provinsi adalah berupa Peraturan Gubernur, dimana rencana tersebut berlaku selama 5 (lima tahun) pelaksanaan.

a. Beberapa Regulasi yang diperlukan dalam menjawab isu strategis RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah antara lain yaitu :

1. SK Gubernur tentang Tim Pelaksana dan Pokja LLAJ
2. SK Gubernur tentang Forum LLAJ yang beranggotakan sesuai PP.37 Tahun 2011 tentang Forum lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Pergub tentang RAK LLAJ
4. Pergub tentang Angkutan Jalan
5. SK Kelas Jalan Provinsi



6. Pengarusutamaan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) dalam dokumen Perencanaan Daerah
7. Aturan lainnya yang mendukung pelaksanaan Keselamatan lalu Lintas dan angkutan jalan di tingkat Provinsi.

b. Tata laksana kelembagaan

Bentuk kelembagaan RAK LLAJ didaerah yang akan dibentuk pada dasarnya merupakan replikasi dari sistem kelembagaan penyelenggaraan Keselamatan LLAJ pada level Nasional (RUNK KLLAJ) dengan basis konsep pendekatan 5 (lima) pilar.

Untuk pelaksanaan 5 pilar keselamatan tersebut, dibentuk Kelompok Kerja (Pokja) setiap Pilar keselamatan. Koordinasi untuk seluruh pokja pilar dalam perencanaan, pelaksanaan hinggamonitoring dan evaluasi akan diselenggarakan dalam ForumLLAJ. Sebagai bentuk replikasi kelembagaan KLLAJ untuk Provinsi berdasar konsep pendekatan 5 pilar keselamatan, dapat diidentifikasi stakeholder yang terlibat dalam penyelenggaraan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ di di daerah yaitu :

1. Sekretariat daerah sebagai pengarah dan pembina sekaligus muara dari setiap perumusan kebijakan-kebijakan pembangunan didaerah serta bagi seluruh satuan organisasi perangkat daerah (SOPD) yang ada. Akan sangat berperan dalam mengkoordinasi kinerja seluruh SOPD sekaligus menjamin terbitnya Peraturan Kepada Daerah bagi Rencana Aksi Keselamatan yang harus disusun dan ditetapkan sebagai Peraturan Gubernur.
2. Bappeda, instansi daerah yang akan menjadi dirigen untuk bertanggungjawab terselenggaranya Pilar ke-1 yaitu Sistem Yang Berkeselamatan. Dalam hal ini peran Bappeda adalah mengkoordinasikan perencanaan pembangunan di daerah.



3. Dinas Perhubungan, instansi daerah yang menjadi penanggung jawab bagi Pilar Ke- 3 yaitu Kendaraan yang Berkeselamatan, namun demikian perannya akan menjadi lebih besar karena menjadi instansi pendukung utama bagi penyelenggaraan Pilar Ke-2 dan Pilar Ke-4.
4. Dinas PUPR khususnya bidang PUPR, instansi daerah yang menjadi penanggung jawab bagi penyelenggaraan Pilar Ke-2 yaitu Jalan yang Berkeselamatan.
5. Dinas Kesehatan, instansi daerah yang menjadi penanggung jawab bagi penyelenggaraan Pilar Ke-5 yaitu Penanganan Korban Kecelakaan.
6. Kepolisian Daerah (Polda), lembaga yang menjadi penanggung jawab pelaksanaan Pilar Ke-4 yaitu Pengguna Jalan yang Berkeselamatan.
7. OPD lain didaerah, sebagai pendukung pelaksanaan kegiatan pada tiap-tiap pilar sesuai dengan tugas fungsi yang diemban. Instansi-instansi daerah pendukung utama diantaranya adalah Dinas Pendidikan, Dinas Komunikasi dan Informasi, Dinas Pariwisata, Dinas Sosial serta pelibatan seluruh dinas (OPD) terkait lainnya.
8. Lembaga atau instansi terkait lainnya seperti PT. Jasa Raharja, BPJS Ketenagakerjaan, BPTD, BPJN, Akademi/Perguruan Tinggi, serta pihak badan usaha maupun masyarakat.

Tabel. 2.59 Fungsi Peran Kelembagaan RAK LLAJ Provinsi

No	Stakeholder	Uraian Tugas	Peran
1	Sekretariat Daerah	<ul style="list-style-type: none">• Pembina dan Pengarah penyelenggaraan Rencana Aksi KLLAJ• Menjamin terbitnya Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi• Pelaksanaan Koordinasi dalam Forum LLAJ	Regulator, Fasilitator



2	Bappeda	<ul style="list-style-type: none"> • Penanggung Jawab Pilar Ke-1 : Sistem yang Berkeselamatan • Mewujudkan keselamatan LLAJ menjadi salah satu arus utama pembangunan daerah. • RAK LLAJ menjadi bagian dari dokumen perencanaan pembangunan di daerah. • Melaksanakan evaluasi dan pelaporan daerah dibidang perencanaan. • Mengatur koordinasi antar instansi Pemda dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis 	Fasilitator Inisiator
3	Dinas PUPR PUPR	<ul style="list-style-type: none"> • Penanggung Jawab Pilar Ke-2 : Jalan yang Berkeselamatan • Menyusun rencana program/kegiatan guna mewujudkan jalan yang berkeselamatan • Melaksanakan audit bidang jalan. 	Regulator, fasilitator dan inisiator.

No	Stakeholder	Uraian Tugas	Peran
		<ul style="list-style-type: none"> • Melaksanakan program/kegiatan pembangunan, perbaikan, dan pemeliharaan jalan dan perlengkapan jalan • Melaksanakan penanganan Daerah Rawan Kecelakaan 	
4	Dinas Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Penanggung Jawab Pilar Ke-3 : Kendaraan yang Berkeselamatan • Merumuskan kebijakan keselamatan LLAJ daerah terkait dengan kelaikan kendaraan serta penerapan sistem manajemen keselamatan (SMK) perusahaan angkutan jalan. • Melaksanakan program/kegiatan manajemen rekayasa lalu lintas. 	Regulator, fasilitator dan inisiator.

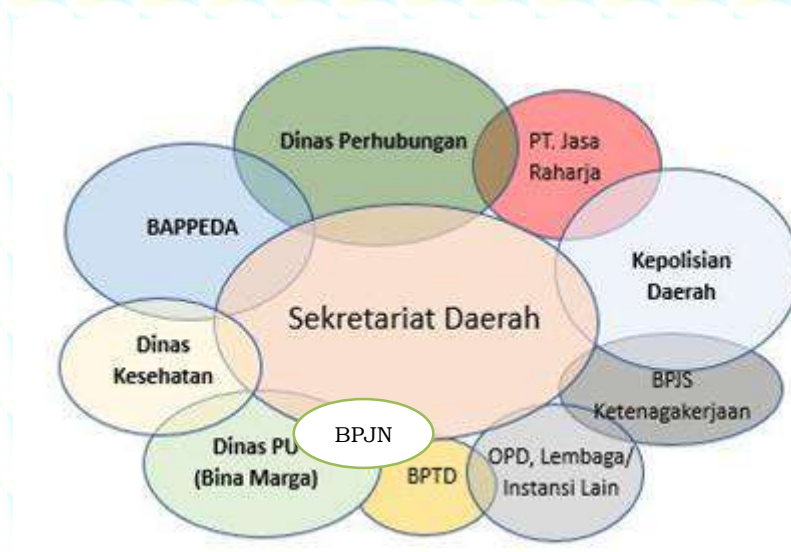


		<ul style="list-style-type: none">• Melaksanakan audit keselamatan jalan.• Melaksanakan program/kegiatan pemenuhan perlengkapan keselamatan jalan.• Pembangunan sistem data dan informasi keselamatan LLAJ.• Menurunkan angka kecelakaan dan indeks fatalitas.• Pengembangan dan integrasi data dan sistem informasi KLLAJ.	
5	Polda	<ul style="list-style-type: none">• Penanggung Jawab Pilar Ke-4 : Pengguna Jalan yang Berkeselamatan• Melaksanakan program edukasi keselamatan LLAJ.• Melaksanakan penegakan hukum dan ketertiban lalu lintas• Penyediaan data dan informasi terkait kecelakaan.• Menurunkan angka kecelakaan dan indeks fatalitas.	Regulator, fasilitator dan inisiator.
6	Dinas Kesehatan	<ul style="list-style-type: none">• Penanggung Jawab Pilar Ke-5 : Penanganan Korban Kecelakaan• Melaksanakan program/kegiatan penanganan kegawat darutan kecelakaan.• Pengembangan system komunikasi penanganan korban.• Melaksanakan program/kegiatan rehabilitasi korban kecelakaan.	Regulator, fasilitator dan inisiator.
8	Akademi/Perguruan Tinggi	<ul style="list-style-type: none">• Melaksanakan penelitian terkait keselamatan LLAJ.• Meningkatkan inovasi di bidang keselamatan LLAJ.	Fasilitator (peneliti)
10	BPJS Ketenagakerjaan	<ul style="list-style-type: none">• Memberikan perlindungan dasar bagi korban kecelakaan LLAJ.	Fasilitator
11	PT Jasa Raharja	<ul style="list-style-type: none">• Memberikan perlindungan dasar bagi korban kecelakaan LLAJ.	Fasilitator



12	RSUD	<ul style="list-style-type: none">• Melaksanakan pelayanan kesehatan berupa penanganan korban kecelakaan.	Fasilitator
13	BPTD	<ul style="list-style-type: none">• Melaksanakan koordinasi keterkaitan keselamatan LLAJ yaitu terkait kewenangan pusat terhadap• penanganan kewenangan daerah	Fasilitator
14	BPJN	<ul style="list-style-type: none">• Melaksanakan koordinasi keterkaitan keselamatan LLAJ yaitu terkait kewenangan pusat terhadap• penanganan kewenangan daerah	Fasilitator

Hubungan antar institusi yang terlibat dalam penyelenggaraan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ di daerah dapat digambarkan dalam diagram venn berikut. Setiap institusi digambarkan dengan lingkaran. Ukuran lingkaran menunjukkan besarnya peran institusi.



Gambar. 2.34 Diagram Venn Kelembagaan Penyelenggaraan RAK LLAJ



BAB III

PELAKSANAAN, PENGENDALIAN, EVALUASI DAN PELAPORAN RAK LLAJ

Tingkat keberhasilan pelaksanaan program RAK LLAJ secara sangat dipengaruhi sejauh mana konsistensi dan komitmen dari para pemangku kepentingan dalam pelaksanaan RAK LLAJ selama periode 5 (lima) tahun. Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi dilakukan secara terkoordinasi oleh penanggung jawab pilar dalam wadah Forum LLAJ dengan menggunakan Manajemen KLLAJ. Manajemen KLLAJ merupakan seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ. Manajemen KLLAJ meliputi:

- a. pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
- b. pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
- c. pemberian dukungan fungsi.

Badan usaha dan Masyarakat turut berpartisipasi dalam pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi. Pengendalian RAK LLAJ Provinsi bertujuan untuk mewujudkan Konsistensi antara Program dan Kegiatan KLLAJ yang tertuang dalam RUNK LLAJ dengan pelaksanaan dan hasil RAK LLAJ, serta kesesuaian antara capaian RAK LLAJ dengan indikator kinerja yang telah ditetapkan. Penanggung jawab pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ untuk RAK LLAJ Provinsi adalah Gubernur.

Dalam menjaga konsistensi dan komitmen pelaksanaan RAK LLAJ, diperlukan langkah-langkah pengendalian dalam proses pelaksanaannya serta evaluasi hasil pelaksanaan tahunan yang akan menjadi masukan untuk evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ secara khusus.

Salah satu tugas Tim Pelaksana adalah melakukan penyusunan, pelaksanaan, pengendalian, dan evaluasi RAK LLAJ.



Tim pelaksana juga bertugas dalam merumuskan dan merekomendasikan kebijakan serta mengoordinasikan pelaksanaan RAK LLAJ. Tim Pelaksana di tingkat daerah diketuai oleh Kepala Daerah Provinsi, dengan anggota yang terdiri dari Kepala SKPD Terkait Keselamatan LLAJ, swasta, pelaku usaha, akademisi dan pakar. Dalam pelaksanaan tugas Tim Pelaksana di tingkat daerah dibantu oleh Kelompok Kerja Pilar KLLAJ.

3.1 Mekanisme Pelaksanaan dan Pengendalian

Pelaksanaan dan Pengendalian RAK LLAJ Provinsi, dilakukan melalui:

- a. Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan
- b. Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor
- c. Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor
- d. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi; .
- e. Penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas bermotor
- f. Penanganan korban kecelakaan



Tabel.3.1. Tahapan Pelaksanaan dan Pengendalian RAK LLAJ yang dilakukan oleh setiap pokja pilar.

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian	Mekanisme Pelaksanaan	Mekanisme Pengendalian
Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan	Pada Tahun 2023, Provinsi Kalimantan Tengah memiliki rencana aksi KLLAJ yang komprehensif dan multi-sektoral, dengan tenggat Waktu 5 tahun.	Terbitnya Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2023-2027	- Penyusunan Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ	- Monitoring penyelesaian Pergub RAK
		Rencana aksi dirumuskan dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya.	- Penyusunan RAK dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya.	- Monitoring penyusunan RAK
bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan, terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas, dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan	Kerangka koordinasi terjalin dan berjalan secara berhasil	Terselenggaranya koordinasi antara Pokja Pilar setiap 3 bulan	- Pokja Pilar mengadakan Rapat Rutin 3 bulan	- Evaluasi pelaksanaan Rakor
		Terlaksananya koordinasi dan evaluasi tahunan dengan penanggung jawab pilar di tingkat Nasional	- Pokja Pilar mengadakan Rapat evaluasi tahunan	- Evaluasi pelaksanaan Rakor
		Terlibatkannya KMSK dalam setiap forum koordinasi yang dilakukan	- Mengundang KMSK	- Evaluasi pelaksanaan Rakor
Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan	Peningkatan kelaikan jalan provinsi	Tahun 2027 seluruh ruas jalan Provinsi sesuai standar teknis penyediaan jalan	- Penyusunan sk ruas dan klasifikasi jalan, kemandapan jalan	- Monev pelaksanaan klasifikasi jalan, kemandapan jalan
		Sertifikasi pemenuhan pemeringkatan jalan dilakukan melalui audit pada tahap desain, <i>preopening</i> dan operasional.	- Dilaksanakan audit Jalan oleh Dinas PUPR	- Monev pelaksanaan audit Jalan oleh PUPR
	Penyediaan perlengkapan keselamatan jalan secara memadai	Pemenuhan Prasarana perlengkapan jalan pendukung keselamatan dan keamanan lalu lintas	- Penyediaan oleh Dinas PUPR	- Monev pelaksanaan perlengkapan keselamatan jalan
	Penanganan lokasi atau	4 lokasi daerah rawan kecelakaan di Jalan Provinsi dan 78 Lokasi di Jalan	- Penanganan oleh Dinas PUPR	- Monev lokasi daerah rawan



	daerah rawan kecelakaan prioritas	Nasional prioritas dapat terselesaikan penanganannya		kecelakaan prioritas	
		Pelaksanaan kegiatan kajian dan penelitian daerah rawan kecelakaan	- Pelaksanaan Kajian dan Penelitian	- Monev Pelaksanaan Kajian dan Penelitian	
Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan	Pada tahun 2027, terbangun data base atau sistem informasi keselamatan LLAJ	Terbangunnya sistem informasi keselamatan LLAJ berupa aplikasi yang dapat diakses umum	- Pelaksanaan oleh Dishub dan Diskominfo	- Monev Pelaksanaan penyusunan sistem informasi keselamatan LLAJ	
	Penurunan tingkat pelanggaran batas kecepatan	Penyediaan rambu dan perlengkapan batas kecepatan	- Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	- Monev Pelaksanaan Penyediaan rambu dan perlengkapan batas kecepatan	
	Pemenuhan standar keselamatan kendaraan dan angkutan umum	Tahun 2027 seluruh perusahaan angkutan umum sudah menerapkan Standar Manajemen Keselamatan		- Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	- Monev Pelaksanaan
		Tahun 2027 bebas pelanggaran ODOL		- Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	- Monev Pelaksanaan
		Pemetaan petugas yang memiliki sertifikasi, kapasitas dan kompetensi uji laik kendaraan		- Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	- Monev Pelaksanaan
		Terlaksananya kegiatan penilaian, bantuan teknis, bimbingan teknis, dan pengawasan terhadap perusahaan angkutan umum yang berkeselamatan dan penyelenggaraan penjaminan awak angkutan umum.		- SK/ Peraturan Gubernur yang mengatur perusahaan angkutan umum	- Monev Penyusunan
		Pemeriksaan rutin lapangan terhadap kelaikan kendaraan		- Pelaksanaan oleh Dishub	- Monev Penyusunan
Pilar 4 Pegguna Jalan yang Berkeselamatan bertanggung jawab untuk	Peningkatan kepatuhan pengguna kendaraan bermotor	Sosialisasi dan edukasi kepatuhan berlalu lintas pada masyarakat umum dan kalangan pelajar	- Pelaksanaan Oleh Polda	- Monev Pelaksanaan	
		Kampanye keselamatan berkendara (<i>safety driving</i> dan <i>safety riding</i>)	- Pelaksanaan Oleh Polda	- Monev Pelaksanaan	

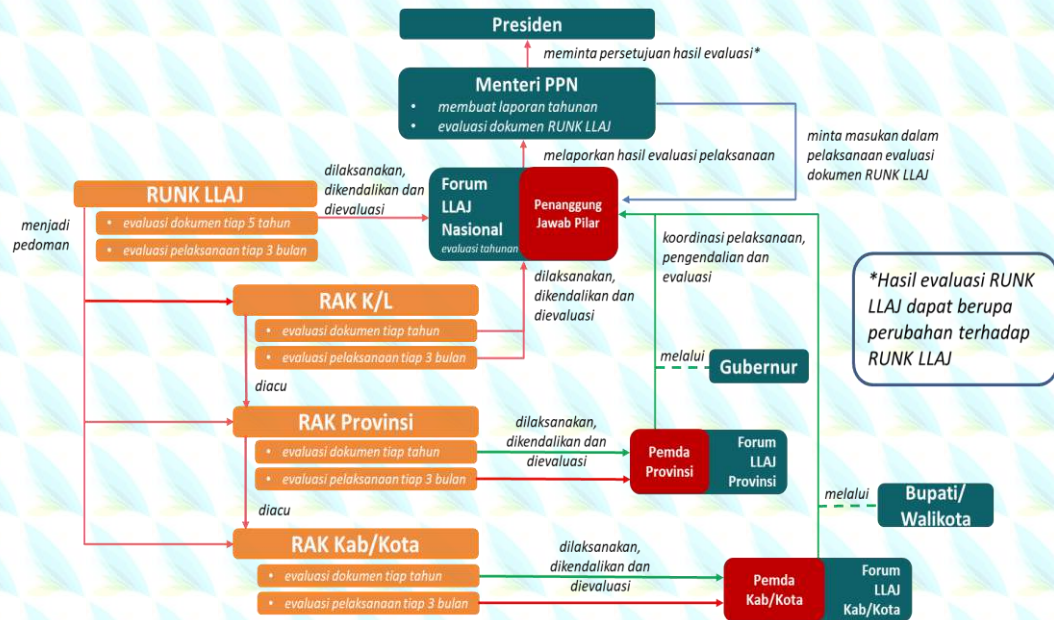


memperbaiki perilaku pengguna jalan melalui pendidikan keselamatan berlalu lintas, meningkatkan kualitas sistem uji surat izin	Peningkatan uji kemampuan dan kepemilikan SIM khususnya pengguna sepeda motor	Penyediaan Prasarana dan petugas uji kemampuan	- Pelaksanaan Oleh Polda	Monev Pelaksanaan
mengemudi dan penegakan hukum di jalan serta mengembangkan sistem pendataan kecelakaan lalu lintas	Peningkatan ketersediaan sistem penegakan hukum berbasis elektronik	Setiap ibukota Provinsi tersedia layanan ETLE lebih dari 1 unit	- Pelaksanaan Oleh Polda	Monev Pelaksanaan
	Integrasi data kecelakaan kedalam sistem informasi keselamatan LLAJ	Data kecelakaan terintegrasi dalam system data base atau sistem informasi keselamatan daerah	- Pelaksanaan Oleh Polda	Monev Pelaksanaan
	Penanganan korban kecelakaan terpadu	Kerjasama dengan penyelenggara kesehatan dalam penanganan pertama korban kecelakaan	- Pelaksanaan Oleh Polda	Monev Pelaksanaan
Pilar 5 Penanganan Korban kecelakaan bertanggung jawab untuk koordinasi penyelenggaraan meliputi perawatan sebelum layanan kegawatdaruratan pra fasyankes dan perawatan sesudah kecelakaan	Peningkatan ketepatan dan kecepatan waktu antara kejadian kecelakaan dengan datangnya bantuan penanganan darurat dari tenaga kesehatan	Penanganan medik korban kecelakaan lalu lintas dapat tiba ke tempat kejadian dengan waktu seminimal mungkin yang didukung dengan tenaga kesehatan yang professional dan perlengkapan gawat darurat yang memadai.	- Pelaksanaan Oleh Dinkes	Monev Pelaksanaan
	Peningkatan program penanganan pertama pada korban kecelakaan	Meningkatnya peran masyarakat yang mandiri dan terlatih dalam penanganan pertama gawat darurat (PPGD) pada korban kecelakaan lalu Lintas	- Pelaksanaan Oleh Dinkes	Monev Pelaksanaan
		Peningkatan ketersediaan kendaraan kedaruratan baik roda 4 maupun roda 2	- Pelaksanaan Oleh Dinkes	Monev Pelaksanaan
		Meningkatnya akses nomor darurat 119 untuk kegawatdaruratan medik terpadu.	- Pelaksanaan Oleh Dinkes	Monev Pelaksanaan
		Pemeriksaan rutin kesehatan pengemudi	- Pelaksanaan Oleh Dinkes	Monev Pelaksanaan



3.2 Mekanisme Evaluasi dan Pelaporan

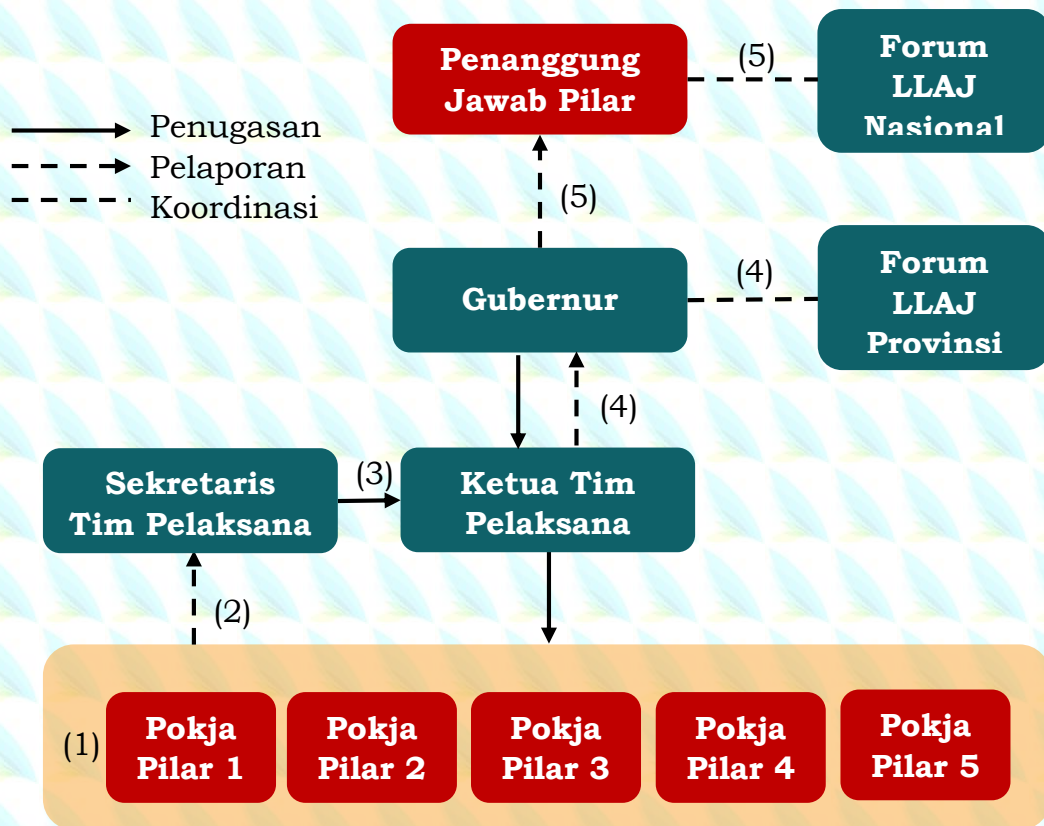
Evaluasi merupakan kegiatan tinjau ulang yang dilakukan secara berkala untuk mengetahui kelemahan dan kelebihan pelaksanaan RAK LLAJ. Evaluasi memberikan gambaran atas capaian pelaksanaan RAK LLAJ dan menganalisis permasalahan serta faktor penyebabnya, sehingga hasil evaluasi dapat menjadi umpan balik bagi perbaikan perencanaan kebijakan, program dan kegiatan khususnya yang terkait dengan pelaksanaan RAK LLAJ di Kementerian/Lembaga dan Provinsi/Kabupaten/Kota.



Gambar.3.1. Alur Pelaksanaan, Pengendalian dan Evaluasi RUNK LLAJ dan RAK LLAJ



EVALUASI DAN PELAPORAN RAK LLAJ PROVINSI



Gambar 3.2.. Alur Informasi Evaluasi dan Pelaporan untuk RAK LLAJ Provinsi

Alur Informasi Evaluasi dan Pelaporan untuk RAK LLAJ Provinsi mengikuti langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pokja Pilar melakukan evaluasi pelaksanaan dalam 3 (tiga) bulan sekali secara internal, yang kemudian akan dikolaborasi menjadi laporan tahunan pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi.
2. Pokja Pilar menyampaikan laporan pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi tahunan kepada Sekretaris Tim Pelaksana.
3. Sekretaris Tim Pelaksana selanjutnya akan mengolah dan menyampaikan hasilnya laporan pelaksanaan program RAK LLAJ Provinsi kepada Ketua Tim Pelaksana.
4. Hasil laporan yang telah diolah oleh Tim Pelaksana, untuk disampaikan kepada Gubernur dan dibahas dengan



Pemerintah Daerah Provinsi dan Forum LLAJ Provinsi dalam rangka meminta masukan. Dalam pelaksanaan Forum LLAJ Provinsi, Pemrakarsa dapat mengikutsertakan Badan Usaha, dan/atau Masyarakat.

5. Ketua Tim Pelaksana melalui Gubernur melaporkan hasil pembahasan evaluasi RAK LLAJ Provinsi dalam Forum LLAJ Provinsi kepada Penanggung Jawab Pilar dan akan dibahas dalam Forum LLAJ Nasional.
6. Penanggung Jawab Pilar dapat mempertimbangkan laporan tahunan evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi untuk menjadi masukan dalam menyusun laporan tahunan evaluasi pelaksanaan RUNK LLAJ.



BAB IV RENCANA PENDANAAN KLLAJ

4.1 Sumber Pendanaan

Pelaksanaan program aksi keselamatan transportasi jalan yang komprehensif dan berkelanjutan memerlukan biaya yang besar. Efektivitas pelaksanaan program sangat bergantung pada kecukupan dana yang tersedia. Dari pengalaman beberapa negara yang telah melaksanakan program aksi keselamatan transportasi jalan secara berkelanjutan, diperoleh bahwa kebutuhan dana guna pembiayaan program dapat berasal dari beberapa sumber, seperti anggaran pemerintah, pungutan pemakai jalan (impor, pembelian kendaraan, bahan bakar, jalan tol, dan lain-lain), pajak retribusi sumber-sumber lalu lintas (pajak kendaraan, pajak pembelian kendaraan, pajak bahan bakar, dan lain-lain), kontribusi pihak swasta (sponsor agen penjualan kendaraan, perusahaan minyak, perusahaan angkutan, dan lain-lain), asuransi kendaraan bermotor, serta denda pelanggaran.

Beberapa alternatif sumber pembiayaan yang dapat digali dan diupayakan untuk mendanai penyelenggaraan KLLAJ Daerah antara lain adalah: 1) sumber dana dari APBN; 2) sumber dana dari APBD; dan 3) sumber dana dari Badan Usaha maupun masyarakat.

Tabel 4.1 Pemanfaatan Sumber Pendanaan Program Keselamatan LLAJ Provinsi

No.	Tahap Program	Sumber Pendanaan					Ket.
		APBD	APBN			Donor/ CSR	
			K/L	DAK	Hibah		
1	Perencanaan	x				x	
2	Perancangan	x	x		x	x	
3	Konstruksi	x	x	x	x	x	
4	Operasional/Pemeliharaan	x		x			
5	Monitoring & Evaluasi	x	x			x	



4.2 Mekanisme Pendanaan

Kebutuhan pendanaan untuk mendukung pelaksanaan program dan kegiatan RAK LLAJ dapat berasal dari beberapa sumber, yaitu: pendapatan pajak umum; asuransi; sponsorship; maupun pendanaan khusus yang ditarik dari charge atau pengenaan tarif atas penggunaan angkutan atau ruas jalan tertentu (*road funds*). Pendanaan dilakukan pada anggaran yang dimiliki instansi berkaitan dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan bidangnya masing-masing. Hal itu bertujuan untuk melihat jumlah anggaran masing-masing instansi dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Tengah.

Instansi yang berkontribusi dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Bappeda Provinsi Kalimantan Tengah, Dinas PUPR PUPR Provinsi Kalimantan Tengah, Polda Provinsi Kalimantan Tengah, Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah dan Instansi lainya yang menukung kegiatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan seperti BPTD, BPJN, PT.Jasa Raharja, BPJS Ketenagakerjaan, RSUD, Akademisi/Perguruan Tinggi, Pengusaha dan Kelompok Masyarakat peduli keselamatan lalu lintas.

Rincian rencana pendanaan program dan kegiatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada masing-masing pilar Provinsi Kalimantan Tengah untuk periode 2023-2027, dapat dilihat pada tabel 4.2

Terkait Pokja Pilar seperti Bappedalitbang, Dinas Perhubungan, Dinas Kesehatan dan Dinas PUPR dalam mengalokasikan anggaran perlu memperhatikan Kepmendagri 050-5889_Tahun2021 Kodifikasi dan Nomenklatur Daerah. Adapun contoh matriknya dapat dilihat sepeti daalam tabel 4.3.



Tabel 4.2 Rencana Pendanaan Masing-Masing Pokja Pilar

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian	Mekanisme Pelaksanaan	Sumber (APBD/APBN)
Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan	Pada Tahun 2023, Provinsi Kalimantan Tengah memiliki rencana aksi KLLAJ yang komprehensif dan multi-sektoral, dengan tenggat Waktu 5 tahun.	Terbitnya Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2023-2027	Penyusunan Peraturan Gubernur tentang Rak LLAJ	APBD
		Rencana aksi dirumuskan dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya.	Penyusunan RAK dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya.	APBD
bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan, terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas, dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan	Kerangka koordinasi terjalin dan berjalan secara berhasil	Terselenggaranya koordinasi antara Pokja Pilar setiap 3 bulan	Pokja Pilar mengadakan Rapat Rutin 3 bulan	APBD
		Terlaksananya koordinasi dan evaluasi tahunan dengan penanggung jawab pilar di tingkat Nasional	Pokja Pilar mengadakan Rapat evaluasi tahunan	APBD
		Terlibatkannya KMSK dalam setiap forum koordinasi yang dilakukan	Mengundang KMSK	APBD
Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan	Peningkatan kelaikan jalan provinsi	Tahun 2027 seluruh ruas jalan Provinsi sesuai standar teknis penyediaan jalan	Penyusunan sk ruas dan klasifikasi jalan, kemantapan jalan	APBD
		Sertifikasi pemenuhan pemeringkatan jalan	Dilaksanakan audit Jalan	APBD



bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang lebih berkeselamatan dengan melakukan perbaikan mulai tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan		dilakukan melalui audit pada tahap desain, preopening dan operasional.	oleh Dinas PUPR	
	Penyediaan perlengkapan keselamatan jalan secara memadai	Pemenuhan Prasarana perlengkapan jalan pendukung keselamatan dan keamanan lalu lintas	Penyediaan oleh Dinas PUPR	APBD
	Penanganan lokasi atau daerah rawan kecelakaan prioritas	4 lokasi daerah rawan kecelakaan di Jalan Provinsi dan 78 Lokasi di Jalan Nasional Prioritas dapat terselesaikan penanganannya	Penanganan oleh Dinas PUPR	APBD
		Pelaksanaan kegiatan kajian dan penelitian daerah rawan kecelakaan	Pelaksanaan Kajian dan Penelitian	APBD
Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan	Pada tahun 2027, terbangun data base atau sistem informasi keselamatan LLAJ	Terbangunnya sistem informasi keselamatan LLAJ berupa aplikasi yang dapat diakses umum	Pelaksanaan oleh Dishub dan Diskominfo	APBD
	Penurunan tingkat pelanggaran batas kecepatan	Penyediaan rambu dan perlengkapan batas kecepatan	Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	APBD
	Pemenuhan standar keselamatan kendaraan dan angkutan umum	Tahun 2027 seluruh perusahaan angkutan umum sudah menerapkan Standar Manajemen Keselamatan	Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	APBD
		Tahun 2027 bebas pelanggaran ODOL	Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	APBD
		Pemetaan petugas yang memiliki sertifikasi, kapasitas dan kompetensi uji laik	Pelaksanaan oleh Dishub/BPPTD	APBD



		kendaraan		
		Terlaksananya kegiatan penilaian, bantuan teknis, bimbingan teknis, dan pengawasan terhadap pengusaha angkutan umum yang berkeselamatan dan penyelenggaraan penjaminan awak angkutan umum.	SK/ Peraturan Gubernur yang mengatur perusahaan angkutan umum	APBD
		Pemeriksaan rutin lapangan terhadap kelaikan kendaraan	Pelaksanaan oleh Dishub	APBD
Pilar 4 Pengguna Jalan yang Berkeselamatan bertanggung jawab untuk memperbaiki perilaku pengguna jalan melalui pendidikan keselamatan berlalu lintas, meningkatkan kualitas sistem uji surat izin	Peningkatan kepatuhan pengguna kendaraan bermotor	Sosialisasi dan edukasi kepatuhan berlalu lintas pada masyarakat umum dan kalangan pelajar	Pelaksanaan Oleh Polda	APBN
		Kampanye keselamatan berkendara (<i>safety driving</i> dan <i>safety riding</i>)	Pelaksanaan Oleh Polda	APBN
	Peningkatan uji kemampuan dan kepemilikan SIM khususnya pengguna sepeda motor	Penyediaan Prasarana dan petugas uji kemampuan	Pelaksanaan Oleh Polda	APBN
mengemudi dan penegakan hukum di jalan serta mengembangkan sistem pendataan kecelakaan lalu lintas	Peningkatan ketersediaan sistem penegakan hukum berbasis elektronik	Setiap ibukota Provinsi tersedia layanan ETLE lebih dari 1 unit	Pelaksanaan Oleh Polda	APBN
	Integrasi data kecelakaan kedalam sistem	Data kecelakaan terintegrasi dalam system data base atau sistem informasi keselamatan	Pelaksanaan Oleh Polda	APBN



	informasi keselamatan LLAJ	daerah		
	Penanganan korban kecelakaan terpadu	Kerjasama dengan penyelenggara kesehatan dalam penanganan pertama korban kecelakaan	Pelaksanaan Oleh Polda	APBN
Pilar 5 Penanganan Korban kecelakaan bertanggung jawab untuk koordinasi penyelenggaraan meliputi perawatan sebelum layanan kegawatdaruratan pra fasyankes dan perawatan sesudah kecelakaan	Peningkatan ketepatan dan kecepatan waktu antara kejadian kecelakaan dengan datangnya bantuan penanganan darurat dari tenaga kesehatan	Penanganan medik korban kecelakaan lalu lintas dapat tiba ke tempat kejadian dengan waktu seminimal mungkin yang didukung dengan tenaga kesehatan yang professional dan perlengkapan gawat darurat yang memadai.	Pelaksanaan Oleh Dinkes	APBD
	Peningkatan program penanganan pertama pada korban kecelakaan	Meningkatnya peran masyarakat yang mandiri dan terlatih dalam penanganan pertama gawat darurat (PPGD) pada korban kecelakaan lalu Lintas	Pelaksanaan Oleh Dinkes	APBD
		Peningkatan ketersediaan kendaraan kedaruratan baik roda 4 maupun roda 2	Pelaksanaan Oleh Dinkes	APBD
		Meningkatnya akses nomor darurat 119 untuk kegawatdaruratan medik terpadu.	Pelaksanaan Oleh Dinkes	APBD
		Pemeriksaan rutin kesehatan pengemudi	Pelaksanaan Oleh Dinkes	APBD



Tabel 4.3. Matrik Penganggaran Program Penyelenggaraan Keselamatan LLAJ Pokja Pilar mengacu kepada Kepmendagri 050-5889_Tahun2021 Kodefikasi dan Nomenklatur Daerah

Kode					Bidang Urusan/Program/Kegiatan/ Sub Kegiatan	Kinerja	Indikator	Satuan
Urusan /Unsur	Bidang Urusan/ Bidang Unsur	Program	Kegiatan	Sub Kegiatan				
PILAR - 1								
SISTEM YANG BERKESELAMATAN								
BAPPEDA								
X	XX	01			PROGRAM PENUNJANG URUSAN PEMERINTAHAN DAERAH PROVINSI			
X	XX	01	1.01		Perencanaan, Penganggaran, dan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah			
X	XX	01	1.01	01	Penyusunan Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah	Tersusunnya Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah	Jumlah Dokumen Perencanaan Perangkat Daerah	Dokumen
X	XX	01	1.01	07	Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	Terlaksananya Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	Jumlah Laporan Evaluasi Kinerja Perangkat Daerah	Dokumen
5	01	03	1.01	01	Koordinasi Penyusunan Dokumen Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Pemerintahan (RPJPD, RPJMD dan RKPD)	Terkoordinasinya Penyusunan Dokumen Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Pemerintahan (RPJPD, RPJMD dan RKPD)	Jumlah Dokumen Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Pemerintahan (RPJPD, RPJMD dan RKPD)	Dokumen
5	05	02			PROGRAM PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN DAERAH			
5	05	02	1.01		Penelitian dan Pengembangan Bidang Penyelenggaraan Pemerintahan dan Pengkajian Peraturan			



5	05	02	1.02	06	Penelitian dan Pengembangan Kesehatan	Terlaksananya Penelitian dan Pengembangan Kesehatan	Jumlah Dokumen Hasil Penelitian dan Pengembangan Kesehatan	Dokumen
5	05	02	1.03	09	Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum	Terlaksananya Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum	Jumlah Dokumen Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum	Dokumen
5	05	02	1.02	010	Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	Terlaksananya Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	Jumlah Dokumen Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	Dokumen
PILAR - 2								
JALAN YANG BERKESELAMATAN								
DINAS PUPR								
1	03	10			PROGRAM PENYELENGGARAAN JALAN			
1	03	10	1.01		Penyelenggaraan Jalan Provinsi			
1	03	10	1.01	01	Penyusunan Rencana, Kebijakan, dan Strategi Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Terlaksananya Advis dan Layanan teknis, Terkajinya Kebijakan, Tersedianya Bantuan Teknis, Tersedianya Bimbingan Teknis, dan Terkelolanya Pengendalian	Jumlah Dokumen Hasil pelaksanaan Advis dan Layanan Teknis, Kajian Kebijakan, Bantuan Teknis, Bimbingan Teknis, Pengelolaan Pengendalian	Dokumen
1	03	10	1.01	02	Pembebasan Tanah/Lahan untuk penyelenggaraan Jalan	Tersedianya lahan untuk penyelenggaraan Jalan	Luas lahan yang tersedia untuk penyelenggaraan Jalan	M2
1	03	10	1.01	03	Pengelolaan Leger jalan	Tersusunnya dokumen leger jalan	Jumlah dokumen pengelolaan leger jalan	Dokumen
1	03	10	1.01	04	Survey Kondisi Jalan/Jembatan	Tersedianya data dan Informasi terkait kondisi jalan/jembatan	Jumlah data dan Informasi terkait kondisi jalan/jembatan	Dokumen
1	03	10	1.01	05	Pembangunan Jalan	Terbangunnya Jalan	Panjang Jalan Terbangun	KM
1	03	10	1.01	06	Pelebaran jalan menuju standar	Meningkatnya lebar jalan menuju standar	Panjang lebar jalan yang dilakukan pelebaran menuju standar	KM



1	03	10	1.01	07	Pelebaran jalan menambah lajur	Meningkatnya lebar jalan dengan menambah lajur	Panjang jalan yang dilakukan pelebaran dengan menambah lajur	KM
1	03	10	1.01	08	Rekonstruksi Jalan	Terlaksananya Rekonstruksi Jalan	Panjang jalan yang dilakukan Rekonstruksi Jalan	KM
1	03	10	1.01	09	Rehabilitasi Jalan	Terlaksananya Rehabilitasi Jalan	Panjang Jalan yang Direhabilitasi	KM
1	03	10	1.01	10	Pemeliharaan Berkala Jalan	Terpeliharanya Jalan Secara Berkala	Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Berkala	KM
1	03	10	1.01	11	Pemeliharaan Rutin Jalan	Terpeliharanya Jalan Secara Rutin	Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Rutin	KM
1	03	10	1.01	13	Pembangunan Flyover	Terbangunnya Flyover	Panjang Flyover yang Dibangun	M
1	03	10	1.01	14	Pembangunan Underpass	Terbangunnya Underpass	Panjang Underpass yang Dibangun	M
1	03	10	1.01	22	Pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan jalan/jembatan	Terpantaunya dan terevaluasinya penyelenggaraan jalan/jembatan	Jumlah dokuemn hasil pemantauan dan evaluasi penyelenggaran jalan/jembatan	Dokumen
1	03	10	1.01	14	Pengawasan teknis penyelenggaraan jalan/jembatan	Pengawasan teknis penyelenggaraan jalan/jembatan	Jumlah Dokuen teknis penyelenggaraan jalan/jembatan	Dokumen
PILAR - 3								
KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN								
DINAS PERHUBUNGAN								
2	15				URUSAN PEMERINTAHAN BIDANG PERHUBUNGAN			
2	15	02			PROGRAM PENYELENGGARAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (LLAJ)			
2	15	02	1.01		Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi			
2	15	02	1.01	01	Pelaksanaan Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Terlaksananya Penyusunan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Jumlah Dokumen Penyusunan Rencana	Dokumen



							Induk Jaringan LLAJ Provinsi	
2	15	02	1.01	02	Penetapan Kebijakan dan Sosialisasi Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Ditetapkannya Kebijakan dan Tersosialisasinya Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Jumlah Dokumen Penetapan Kebijakan dan sosialisasi Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Dokumen
2	15	02	1.01	03	Pengendalian Pelaksanaan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Terkendalnya Pelaksanaan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Jumlah Laporan Pengendalian Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi	Laporan
2	15	02	1.02	01	Pembangunan Prasarana Jalan di Jalan Provinsi	Terbangunnya Prasarana Jalan di Jalan Provinsi	Jumlah Prasarana Jalan di Jalan Provinsi yang Terbangun	Unit
2	15	02	1.02	02	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi	Tersedianya Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi	Jumlah Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi yang Tersedia	Unit
2	15	02	1.02	03	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Terlaksananya Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan	Jumlah Perlengkapan Jalan yang Terehabilitasi dan Terpelihara	Unit
2	15	02	1.02	04	Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	Terlaksananya Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	Laporan
2	15	02	1.05	05	Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi	Terlaksananya Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi	Jumlah Laporan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi	Laporan
2	15	02	1.07	04	Pelaksanaan Inspeksi, Auit dan pemantauan pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kopetensi pengemudi kendaraan bermotor propinsi	Terlaksananya Pelaksanaan Inspeksi, Auit dan pemantauan pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kopetensi pengemudi kendaraan bermotor propinsi	Jumlah Laporan Pelaksanaan Inspeksi, Auit dan pemantauan pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kopetensi pengemudi kendaraan bermotor propinsi	Laporan
2	15	02	1.07	05	Pelaksanaan Inspeksi, Auit dan pemantauan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum	Terlaksananya Pelaksanaan Inspeksi, Auit dan pemantauan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum	Jumlah laporan Pelaksanaan Inspeksi, Auit dan pemantauan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum	Laporan



2	15	02	1.09	01	Perumusan kebijakan penetapan kawasan perkotaan untuk angkutan perkotaan kewenangan propinsi	Tersusunnya Perumusan kebijakan penetapan kawasan perkotaan untuk angkutan perkotaan kewenangan propinsi	Jumlah dokumen kebijakan penetapan kawasan perkotaan untuk angkutan perkotaan kewenangan propinsi	Dokumen
2	15	02	1.10	01	Perumusan kebijakan Rencana Umum Jaringan Trayek antar kota kewenangan Propinsi	Tersusunnya Perumusan kebijakan Rencana Umum Jaringan Trayek antar kota kewenangan Propinsi	Jumlah Dokumen kebijakan Rencana Umum Jaringan Trayek antar kota kewenangan Propinsi	Dokumen
PILAR - 5								
PENANGANAN KORBAN KECELAKAAN								
DINAS KESEHATAN								
1	02				URUSAN PEMERINTAHAN BIDANG KESEHATAN			
1	02	02			PROGRAM PEMENUHAN UPAYA KESEHATAN PERORANGAN DAN UPAYA KESEHATAN MASYARAKAT			
1	02	02	1.01		Penyediaan Fasilitas Pelayanan, Sarana, Prasarana dan Alat Kesehatan untuk UKP Rujukan, UKM dan UKM Rujukan Tingkat Daerah Provinsi			
1	02	02	1.01	02	Pembangunan Fasilitas Kesehatan Lainnya	Terbangunnya Pembangunan Fasilitas Kesehatan Lainnya	Jumlah fasilitas Pembangunan Fasilitas Kesehatan Lainnya	Unit
1	02	02	1.01	04	Pengembangan Fasilitas Kesehatan Lainnya	Pengembangan Fasilitas Kesehatan Lainnya Tersedianya Fasilitas Kesehatan Lainnya yang Ditingkatkan Sarana, Prasarana, Alat Kesehatan dan SDM agar Sesuai Standar	Jumlah Fasilitas Kesehatan Lainnya yang Ditingkatkan Sarana, Prasarana, Alat Kesehatan dan SDM agar Sesuai Standar	Unit
1	02	02	1.01	11	Pengadaan Sarana di Fasilitas Layanan Kesehatan	Tersedianya Sarana di Fasilitas Layanan Kesehatan	Jumlah Sarana di Fasilitas Layanan Kesehatan yang Disediakan	Unit



1	02	02	1.01	12	Pengadaaaan Prasarana Fasilitas Layanan Kesehatan	Tersedianya Prasarana Fasilitas Layanan Kesehatan	Jumlah Prasarana Fasilitas Layanan Kesehatan yang Disediakan	Unit
1	02	02	1.02	23	Penyediaan dan Pengelolaan Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)	Tersedia dan Terkelolanya Public Safety Center (PSC 119) yang Terintegrasi Dengan Rumah Sakit Dalam Satu Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)	Jumlah Public Safety Center (PSC 119) Tersediaan, Terkelolaan dan Terintegrasi Dengan Rumah Sakit Dalam Satu Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)	Unit
1	02	02	1.03		Penyelenggaraan Sistem Informasi Kesehatan Secara Terintegrasi			
1	02	02	1.03	01	Pengelolaan Data dan Informasi Kesehatan	Terlaksananya Pengelolaan Data dan Informasi Kesehatan	Jumlah Dokumen Hasil Pengelolaan Data dan Informasi Kesehatan	Dokumen
1	02	02	1.03	02	Pengelolaan Sistem Informasi Kesehatan	Terlaksananya Pengelolaan Sistem Informasi Kesehatan	Jumlah Dokumen Hasil Pengelolaan Sistem Informasi Kesehatan	Dokumen
1	02	02	1.03	03	Pengadaan Alat/Perangkat Sistem Informasi Kesehatan dan Jaringan Internet	Tersedianya Alat/Perangkat Sistem Informasi Kesehatan dan Jaringan Internet	Jumlah Alat/Perangkat Sistem Informasi Kesehatan dan Jaringan Internet	Unit



BAB V PENUTUP

Sasaran Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah terkait penanganan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tidak semata-mata hanya berfokus pada penurunan besaran angka kematian akibat kecelakaan. Hal utama yang perlu diupayakan adalah bagaimana penyelenggaraan transportasi jalan yang memenuhi aspek keamanan dan keselamatan transportasi. Untuk itu pendekatan 5 pilar keselamatan dengan target di masing-masing pilar akan menjadi dasar pendekatan bagi penyusunan rencana aksi keselamatan yang harus dilakukan secara berkesinambungan.

Penyusunan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah ini sebagaimana yang diamanatkan oleh PP No.37 Tahun 2017, diharapkan dapat menjadi pedoman untuk penanganan keselamatan jalan secara terkoordinir dan tepat sasaran, khususnya bagi para Pokja Pilar dalam melaksanakan kegiatannya untuk 5 tahun kedepan.

Dokumen ini juga dapat dijadikan acuan bagi Pemerintah Kota/Kabupaten di Provinsi Kalimantan Tengah dalam menyusun Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tingkat Kota/Kabupaten. Sebagai tindaklanjut dari dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini akan disusun Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Propinsi Kalimantan Tengah Periode 2023-2027.

Dengan tersusunnya dokumen Rencana Aksi Keselamatan LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah ini diharapkan dapat dilakukan evaluasi capaian angka fatalitas pada setiap tahunnya, sehingga dapat dilakukan langkah-langkah yang tepat dan terukur dalam upaya mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas, korban meninggal, serta mengurangi kerugian material.



Lampiran.

Tabel Program, Indikator Capaian Target Kinerja, dan Instansi Penanggungjawab di Setiap Tahun Periode RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Tengah Tahun 2003-2027

PILAR / PROGRAM DAN KEGIATAN		INDIKATOR PENCAPAIAN	TARGET KINERJA TAHUN					INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG	SUMBER PENDANAAN
			2023	2024	2025	2026	2027			
PILAR - 1										
SISTEM YANG BERKESELAMATAN								BAPPEDA		
1.1	Penyusunan Regulasi RAK LLAJ Provinsi									
1.1.1	Penyusunan Perkada RAK LLAJ Provinsi sebanyak 1 paket kegiatan	Terbitnya Pergub RAK LLAJ	1	-	-	-	-	Sekretariat Daerah	Forum LLAJ	APBD
1.1.2	Harmonisasi Peraturan terkait Keselamatan LLAJ	5 kegiatan	1	1	1	1	1	Bappeda	Forum LLAJ	APBD
1.1.3	Sosialisasi RAK LLAJ Provinsi	1 kegiatan						Bappeda	Forum LLAJ	APBD
1.2	Monitoring dan Evaluasi penyelenggaraan KLLAJ									
1.3.1	Sinkronisasi perencanaan sebanyak	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Bappeda	Forum LLAJ	APBD
1.3.2	Pelaksanaan monitoring dan evaluasi program kegiatan masing-masing pilar	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Bappeda	Forum LLAJ	APBD
1.3.3	Monitoring penyusunan dan implementasi RAK LLAJ Kab/Kota	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Bappeda	Forum LLAJ	APBD



PILAR - 2 JALAN YANG BERKESELAMATAN		INDIKATOR PENCAPAIAN	2023	2024	2025	2026	2027	DINAS PUPR	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG	SUMBER PENDANAAN
2.1	Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan									
2.2.1	Inventarisasi dan investigasi lokasi rawan kecelakaan diseluruh ruas jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Kepolisian Daerah	APBD
2.2.2	Perbaikan jalan di lokasi rawan kecelakaan di seluruh ruas jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Dinas Perhubungan	APBD
2.2	Penguatan Kapasitas SDM Bagi Penyelenggaraan Jalan serta Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas									
2.3.1	Perencanaan dan inventarisasi kebutuhan SDM bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.3.2	Mengikuti kegiatan sertifikasi SDM bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.3	Kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana jalan									
2.4.1	inventarisasi tingkat pelayanan jalan dan permasalahannya	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.2	penyusunan rencana dan program	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.3	perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.4	perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.5	penetapan kelas jalan pada setiap ruas jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.6	uji kelaikan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.7	pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.8	Pembangunan Jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD



2.4.9	Pemeliharaan Berkala Jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.10	Pemeliharaan Rutin Jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.11	Rehabilitasi Jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.12	Pemantauan dan Evaluasi Penyelenggaraan Jalan/Jembatan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
2.4.13	Pengawasan Teknis Penyelenggaraan Jalan/Jembatan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas PUPR	Bappeda	APBD
PILAR - 3 KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN		INDIKATOR PENCAPAIAN	2023	2024	2025	2026	2027	DINAS PERHUBUNGAN	INSTANSI/PIHA K PENDUKUNG	SUMBER PENDANAAN
3.1	Penyelenggaraan Sistem Informasi Pengujian Kendaraan Bermotor									
3.1.1	Sinkronisasi Sistem Uji Kendaraan Bermotor	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Forum LLAJ	APBD
3.1.2	Pelaksanaan, monitoring dan evaluasi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Forum LLAJ	APBD
3.2	Penguatan SDM dan Peningkatan Lembaga Diklat Penguji Kendaraan Bermotor									
3.2.1	Pelaksanaan diklat SDM penguji kendaraan bermotor	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	-	APBD
3.2.2	Pelaksanaan sertifikasi SDM penguji kendaraan bermotor	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	-	APBD
3.3	Peningkatan Instrumen Kendaraan untuk Pembatasan Kecepatan									
3.3.1	Penyusunan NSPK instrumen pembatasan kecepatan pada kendaraan	Tersedianya NSPK	1					Dinas Perhubungan	-	APBD
3.3.2	Penggunaan instrumen pembatasan kecepatan pada kendaraan	Persentase, instrumen terpasang	75%	100%	100%	100%		Dinas Perhubungan	-	APBD
3.4	Penyelenggaraan Kepatuhan Kelaikan Kendaraan									



3.4.1	Pemeriksaan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Operator Angkutan	APBD	
3.4.2	Pelaksanaan sosialisasi pemenuhan standar manajemen keselamatan (SMK) angkutan umum	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Operator Angkutan	APBD	
3.5	Pengembangan Sistem Keselamatan LLAJ										
1.2.1	Pembangunan Sistem Database Keselamatan LLAJ	% Sistem Aplikasi	50%	100%	-	-	-	Dinas Perhubungan	Diskominfo	APBD	
1.2.2	Pengembangan sistem dan teknologi informasi monitoring dan evaluasi keselamatan LLAJ	% Sistem Aplikasi	20%	40%	60%	80%	100%	Dinas Perhubungan	Diskominfo	APBD	
1.2.3	Pemeliharaan Sistem Informasi sebanyak 5 paket kegiatan	% Pemeliharaan	100%	100%	100%	100%	100%	Dinas Perhubungan	Diskominfo	APBD	
3.6	Peningkatan Jalan yang Berkeselamatan										
2.1.1	Inspeksi keselamatan jalan pada ruas jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.2	Menyediakan fasilitas pejalan kaki termasuk pelindung pejalan kaki dengan pagar (<i>fencing</i>)	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.3	Pengadaan dan pemasangan rambu lalu lintas di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.4	Pengadaan dan pemasangan deleniator di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.5	Pengadaan dan pemasangan paku jalan di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.6	Pengadaan dan pemasangan marka jalan di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.7	Pengadaan dan pemasangan LPJU <i>Solar Cell</i> di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD	
2.1.8	Pengadaan dan pemasangan APILL di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dishub, Kepolisian Daerah	Dinas PUPR	APBD	



2.1.9	Pengadaan dan pemasangan <i>Warning Light</i> di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD
2.1.10	Pengadaan dan pemasangan cermin tikungan di jalan provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD
2.1.11	Manajemen Rekayasa Batas Kecepatan Kendaraan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD
2.1.12	Audit Keselamatan Jalan Provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD
2.1.13	Koordinasi Kelompok Masyarakat Sadar Keselamatan (KMSK)	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Kepolisian Daerah	APBD
2.1.14	Penyediaan Fasilitas Perlengkapan Keselamatan Daerah Rawan Kecelakaan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR	APBD
2.1.15	Penetapan Batas Kecepatan pada daerah rawan kecelakaan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Forum LLAJ	APBD
3.7	Forum LLAJ Provinsi									
3.7.1	Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Forum LLAJ	APBD
PILAR - 4 PENGGUNA JALAN YANG BERKESELAMATAN		INDIKATOR PENCAPAIAN	2023	2024	2025	2026	2027	KEPOLISIAN DAERAH	INSTANSI/PIHA K PENDUKUNG	SUMBER PENDANAAN
4.1	Kampanye dan Sosialisasi Keselamatan LLAJ									
4.1.1	Kampanye umum KLLAJ	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Kepolisian Daerah	APBN
4.1.2	Kampanye KLLAJ di fasilitas pendidikan (Sekolah)	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Kepolisian Daerah Dinas Pendidikan	APBN
4.1.3	Fasilitasi pembentukan komunitas/ kelompok masyarakat peduli keselamatan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Kepolisian Daerah	APBN
4.1.4	Program Pelajar Pelopor	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Perhubungan	Kepolisian Daerah Dinas Pendidikan	APBN
4.2	Peningkatan Kepatuhan Pengguna Jalan									
4.2.1	Pelatihan dan Pendidikan Dasar Mengemudi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Kepolisian Daerah	Dinas Perhubungan	APBN



4.2.2	Pelaksanaan pelatihan SDM diklat mengemudi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Kepolisian Daerah	Dinas Perhubungan	APBN
4.2.3	Kepatuhan pengoperasian kendaraan bermotor bagi 7 faktor risiko	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Kepolisian Daerah	Dinas Perhubungan	APBN
4.2.4	Pemeriksaan kesehatan pengemudi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	Kepolisian Daerah, Dinas Perhubungan	APBN
4.3 Penegakan Hukum Terpadu										
4.3.1	Penegakan Hukum Terpadu	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Kepolisian Daerah	Dinas Perhubungan, Jasa Raharja	APBD
4.3.2	Monitoring dan Evaluasi Kegiatan Penegakan Hukum Terpadu	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Kepolisian Daerah	Forum LLAJ	APBD
PILAR - 5 PENANGANAN KORBAN KECELAKAAN		INDIKATOR PENCAPAIAN	2023	2024	2025	2026	2027	DINAS KESEHATAN	INSTANSI/PIHA K PENDUKUNG	SUMBER PENDANAAN
5.1 Penyelenggaraan Layanan Gawat Darurat Terpadu										
5.1.1	Peningkatan Layanan <i>Public Safety Center (PSC)</i> Provinsi	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	-	APBD
5.1.2	Penambahan kendaraan ambulans PSC 119 dan fasilitas pelayanan kesehatan sesuai standar (Roda 2 & Roda 4)	5 Paket Penambahan Jumlah Kendaraan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	-	APBD
5.1.3	Sosialisasi <i>One Access Code (Hotline 119)</i> sebagai bagian aturan penanganan kecelakaan yang diketahui dan dimanfaatkan oleh masyarakat	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	Dinas Pendidikan Dinas Kominfo Kepolisian Daerah	APBD
5.1.4	Penyediaan Prasarana kesehatan pada daerah rawan kecelakaan sebanyak	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	Dinas Perhubungan	APBD
5.1.5	Kesepakatan Kerjasama Tanggap Darurat Penanganan Korban Kecelakaan	Penanganan Kecelakaan	1	-	-	-	-	Dinas Kesehatan Kepolisian Daerah	-	APBD
5.2 Program Promosi dan Sosialisasi Penanganan Kecelakaan										



5.2.1	Promosi KIT Keselamatan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	Dishub, Kepolisian Daerah	APBD
5.3.2	Sosialisasi dan Edukasi Pertolongan Pertama Kecelakaan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	Dinas Pendidikan Dinas Kominfo Kepolisian Daerah	APBD
5.2	Program Rehabilitasi Pasca Kecelakaan									
5.2.1	Rehabilitasi medis pasca kecelakaan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	RSUD Pihak Swasta	APBD
5.3.2	Rehabilitasi jiwa pasca kecelakaan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	RSUD Pihak Swasta	APBD
5.3	Monitoring dan Evaluasi Penanganan Korban Kecelakaan									
5.2.1	Monitoring dan Evaluasi Penanganan Korban	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	Kepolisian Daerah	APBD
5.3.2	Rehabilitasi jiwa pasca kecelakaan	5 paket kegiatan	1	1	1	1	1	Dinas Kesehatan	-	APBD

GUBERNUR KALIMANTAN TENGAH,

ttd

SUGIANTO SABRAN

Salinan sesuai dengan aslinya

KEPALA BIRO HUKUM,


SETDA
MASKUR, S.H., M.H.
NIP. 19691025 199603 1 003

156